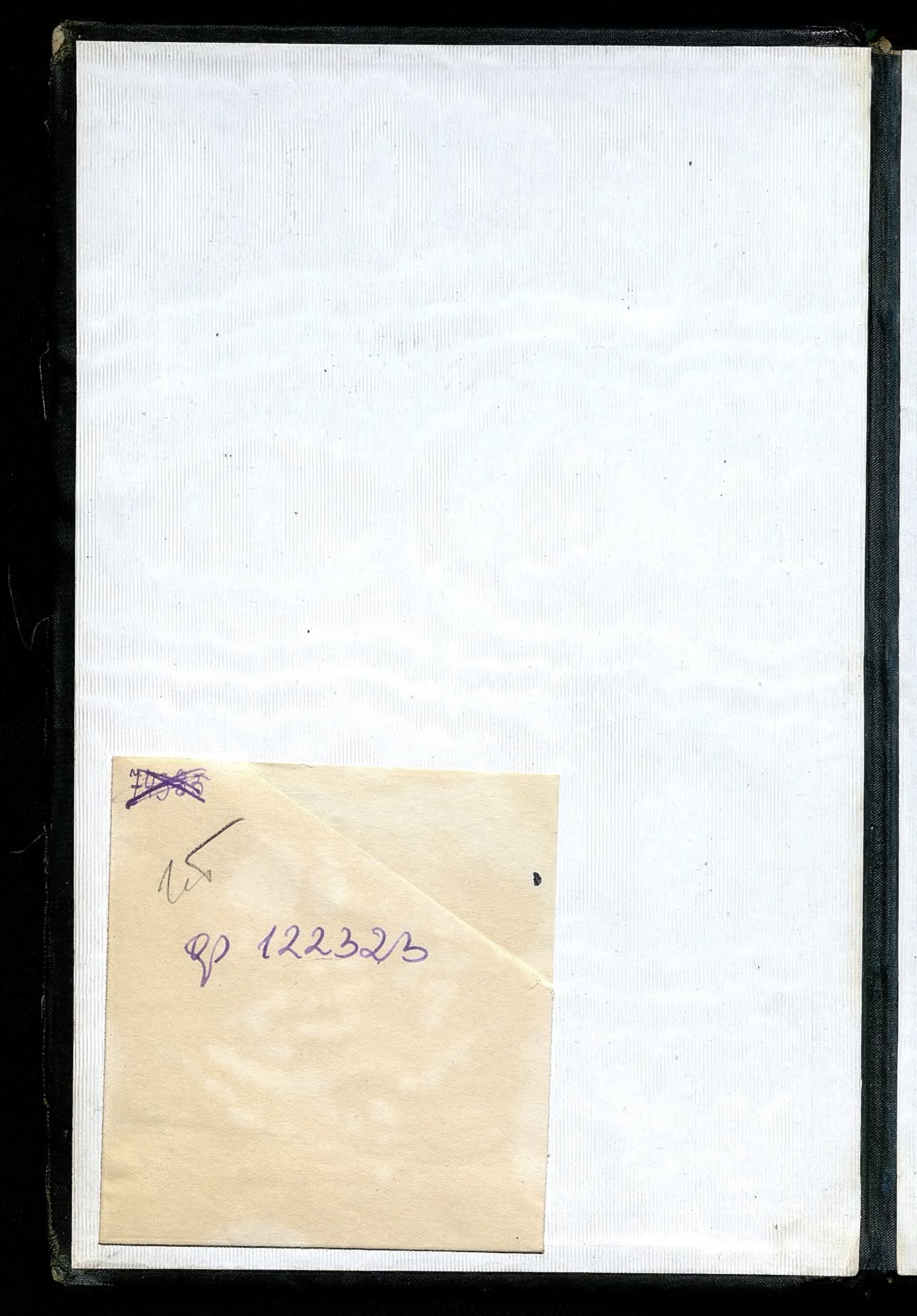
СОВРЕМЕННОЕ

МОРСКОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ

ПРАВО




122323



СОВРЕМЕННОЕ
МОРСКОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ
ПРАВО

сочинение

Ф. ПЕРЕЛЬСЪ,

членъ Германскаго Адмиралтействъ-Совѣта.

перевелъ и дополнилъ

Г. К. ЛИЛІЕНФЕЛЬДЪ,

Корпуса Штурмановъ Подпоручикъ.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ:

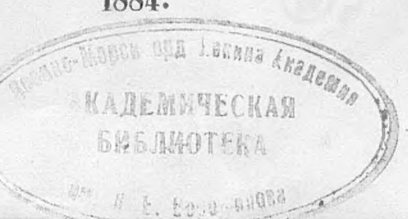
«СОСТОЯНІЕ МИРА».



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Морскаго Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1884.



Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Въ предисловіи къ переводу извѣстнаго сочиненія Блюнчли «Современное международное право цивилизованныхъ государствъ» графъ Комаровскій, въ качествѣ редактора этого перевода, выражаетъ между прочимъ слѣдующія справедливыя мысли: «Россія по своей исторіи и значенію призвана занять одно изъ самыхъ видныхъ мѣстъ не только въ семьѣ Европейскихъ государствъ, но и всѣхъ народовъ. Вотъ почему необходимо, чтобы цвѣтъ нашей мыслящей молодежи посвящалъ все болѣе и болѣе свое время и силы изученію международнаго права, представляющаго такъ много интересныхъ, новыхъ и едва затронутыхъ вопросовъ, какъ для теоретической мысли ученаго, такъ и для практическаго ума юриста и государственнаго человѣка. Пора и намъ наконецъ въ этой области знанія основательно ознакомиться съ лучшими произведеніями западныхъ писателей, если мы желаемъ, чтобы въ будущемъ возникла и у насъ богатая и самостоятельная литература по всѣмъ отраслямъ политическихъ наукъ».

Примѣняя эти вполнѣ вѣрныя слова къ потребностямъ нашей морской службы и къ полному недостатку у насъ обстоятельныхъ сочиненій по вопросамъ современнаго морскаго международнаго права, мы въ началѣ 1882 года обратились къ Его Превосходительству Господину Управляющему Морскимъ Министерствомъ съ докладною запискою о необходимости пополнить этотъ чувствительственный недостатокъ нашей морской литературы, если не оригиналь-

ными, то по крайней мѣрѣ переводными сочиненіями лучшихъ современныхъ авторовъ; при чемъ мы указали на только что появившееся тогда сочиненіе г. Перельса: «Das öffentliche internationale Seerecht der Gegenwart», которое, по нашему крайнему убѣжденію, должно было считаться однимъ изъ лучшихъ руководствъ по морскому международному праву. Такъ какъ Его Превосходительство изволилъ вполнѣ согласиться съ нашимъ мнѣніемъ, то послѣ послѣдовавшей переписки съ профессоромъ С.-П.Б. Университета Ф. Ф. Мартенсомъ и рѣшено было немедленно приступить къ переводу означеннаго сочиненія Перельса съ тѣми дополненіями, измѣненіями и сокращеніями, которыя мы считали необходимыми для русскаго изданія.

Теперь намъ остается только повторить вышеприведенныя слова графа Камаровокаго и отъ души пожелать, чтобы наше посильное стремленіе—пополнить недостатокъ нашей морской литературы по вопросамъ морскаго права, принесло дѣйствительную пользу тѣмъ лицамъ, для которыхъ этотъ трудъ предназначенъ.

Что же касается подлинной книги г. Перельса, то она, по своимъ многочисленнымъ достоинствамъ, не нуждается въ особой рекомендаціи. Она написана авторомъ, о которомъ съ большою похвалою отозвались многіе научные авторитеты и многіе иностранные журналы (*). Сочиненіе это также уже переведено и на французскій языкъ, что особенно говоритъ въ пользу его достоинствъ, такъ какъ извѣстно, что французская литература особенно богата подобными сочиненіями (**).

(*) См. «Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens» за 1882 г., Journal de St. Pétersbourg» за 1882 г., Marine-Verordnungsblatt за 1882 г. и мн. др.

(**) Авторъ французскаго перевода, нѣкто г. Арендтъ—директоръ Канцеляріи Мин. Иностр. Дѣлъ Бельгіи—отзывается съ большою похвалою о сочиненіи г. Перельсъ и особенно выставляетъ твердость взгляда послѣдняго. Свой пере-

Принимая во вниманіе всѣ эти достоинства сочиненія г. Перельса, у насъ явилась мысль перевести эту книгу для представленія на предполагавшійся объявить въ 1880 году конкурсъ сочиненій по вопросамъ морскаго международнаго права по случаю столѣтняго юбилея первой деклараціи Императрицы Екатерины II о вооруженномъ нейтралитетѣ 1780 г. Извѣстно, что объявленіе конкурса было вполнѣ рѣшенное дѣло; но по непредвидѣннымъ обстоятельствамъ онъ не могъ состояться.

На судъ благосклонныхъ читателей представляется пока первая часть означеннаго сочиненія, т. е. международное право во время мира; вторая же часть—международное право во время войны, въ настоящее время также уже окончена переводомъ и выйдетъ въ свѣтъ въ самомъ непродолжительномъ времени.

Относительно же самаго перевода всей книги, считаемъ нужнымъ замѣтить:

1) Что въ разныхъ мѣстахъ книги сдѣланы нами какъ примѣчанія, такъ и цѣлыя дополненія, которыя прежде всего имѣютъ цѣлью выяснить болѣе подробнымъ образомъ нѣкоторые выводы автора и привести нѣкоторые историческіе примѣры, въ особенности русскіе.

2) Что вмѣстѣ съ указаніями автора на иностранныя законодательства и на иностранную литературу, мы ссылаемся также на подходящіе русскіе законы и русскую литературу.

3) Что въ приложеніяхъ къ переводу мы помѣстили обозрѣніе нѣкоторыхъ вопросовъ, не находящихся въ книгѣ г. Перельса, но которые намъ казались существенно необходимыми, какъ для морскихъ офицеровъ, такъ и для

водъ г. Арендтъ издалъ подъ названіемъ: «Manuel de droit maritime international» Paris, librairie Guillaumin et C-ie, 1884.

лицъ, плавающихъ на коммерческихъ судахъ; кромѣ того нами также приведено множество актовъ, не находящихся у автора, равно какъ выпущены тѣ изъ нихъ, которые не имѣютъ особеннаго интереса для русскихъ читателей. Вслѣдствіе этого русское изданіе книги значительно полнѣе нѣмецкаго. Матеріалами при нашихъ примѣчаніяхъ, дополненіяхъ, разъясненіяхъ, приложеніяхъ и пр. служили намъ сочиненія и статьи, обозначенныя въ нижеприведенномъ библіографическомъ указателѣ звѣздочками, далѣе Морской Сборникъ отъ 1848 года по 1883 годъ и преимущественно сочиненія Hautefeuille, Ортолана, Блюнчли, Гефтера, Wheaton'а и друг. Почти всѣ примѣчанія отъ насъ обозначены звѣздочкою (*) или же подъ ними написано: прим. пер. Всѣ наши дополненія въ текстѣ обозначены скобками съ прямыми углами [ ]. Само собою разумѣется, что тѣ примѣчанія, которыя относятся къ нашимъ дополненіямъ текста—приведены отъ насъ, а потому около нихъ безразлично находятся звѣздочки или соотвѣтствующая цифра. Кромѣ того считаемъ также обязанностью упомянуть, что тѣ параграфы, около которыхъ послѣ знака § поставлена еще одна изъ первоначальныхъ буквъ латинской азбуки, не находятся въ подлинникѣ, а слѣдовательно приведены нами. Вообще мы можемъ сказать, что во всѣхъ сомнѣніяхъ совѣтуемъ читателю справляться съ оглавленіемъ и опечатками. При печатаніи первыхъ ста страницъ мы имѣли намѣреніе издать все сочиненіе въ одной книгѣ, но потомъ, убѣдившись въ невозможности этого исполнить вслѣдствіе того, что книга вышла бы слишкомъ объемистою и слѣдовательно крайне неудобною для

(*) Тѣ дополненія въ текстѣ и въ примѣчаніяхъ, у которыхъ для сбереженія мѣста не выставлены источники большею частью взяты изъ сочиненій: Hautefeuille. Ortolan, Bluntschli и Heffter.

практическаго употребленія, мы должны были раздѣлить нашъ трудъ на двѣ совершенно самостоятельныя части, именно на: 1) международное право во время мира и 2) международное право во время войны; такимъ образомъ и соотвѣтствующія *приложенія* измѣнили свои первоначальныя мѣста.

Прежде чѣмъ окончить наши настоящія строки, да позволено будетъ надѣяться, что наше высшее военное и военно-морское начальство обратитъ вниманіе на почти совершенное отсутствіе у нашихъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ самыхъ элементарныхъ свѣдѣній изъ большинства вопросовъ современнаго международнаго права. Въ нашихъ военныхъ и военно-морскихъ учебныхъ заведеніяхъ международное право или вовсе не читается, или ему удѣляется слишкомъ мало времени, а слѣдовательно преподаваніе далеко не соотвѣтствуетъ практической важности этой отрасли знанія для лицъ, посвящающихъ себя военной службѣ. Впрочемъ подобное ненормальное явленіе встрѣчаемъ мы не только въ нашемъ отечествѣ, но даже у большинства западныхъ державъ. Въ подтвержденіе нашихъ словъ, укажемъ на авторитетъ Блюнчли, который въ предисловіи ко второму нѣмецкому изданію своего сочиненія «Europäisches Völkerrecht» между прочимъ говоритъ (*), что еще во франко-прусской войнѣ 1870 — 71 гг. въ ужасающей степени проявились недостатки и слабость международнаго права. «Часто даже между офицерами обѣихъ армій, мало того, даже въ высшихъ кругахъ и между высокообразованными людьми обнаруживалось ужасное незнаніе международнаго права. Сдѣлано было множество промаховъ, которые объясняются не

(*) См. Современное международное право цивилизованныхъ государствъ, изложенное въ видѣ кодекса, І. Блюнчли, переводъ подъ редакціею графа Камаровскаго.

однимъ только злымъ намѣреніемъ, яростью или слѣпою ненавистью къ требованіямъ права, но которыя вѣрно не имѣли бы мѣста, если бы болѣе были распространены свѣдѣнія по международному праву. Поэтому крайне необходимо, чтобъ международное право, и въ особенности право войны и нейтралитета, тщательнѣе изучалось въ военно-учебныхъ заведеніяхъ. Европа также во имя своей чести не должна долѣе медлить послѣдованіемъ за примѣромъ Америки и дать офицерамъ и солдатамъ печатныя служебныя инструкціи, въ которыхъ заключались бы сжато и точно изложенныя главнѣйшія положенія права.... Ни облагораживающій духъ христіанства, ни современная гуманная цивилизація не могутъ получить полной силы, если на нихъ не будетъ обращено вниманія въ школѣ». Впрочемъ къ чести нашей арміи можно упомянуть, что при открытіи послѣдней русско-турецкой войны, наше Военное Начальство разослало по войскамъ нѣсколько десятковъ тысячъ экземпляровъ брошюръ о главнѣйшихъ законахъ и обычаяхъ веденія войны, основанныхъ на принципахъ проекта Брюссельской конференціи 1874 г., которая, какъ извѣстно, была созвана по предложенію Россіи (См. въ приложеніяхъ ко второй части).

Въ заключеніе считаемъ своею пріятною обязанностью выразить здѣсь нашу искреннюю благодарность профессору С.-П.Б. Университета Ф. Ф. Мартенсу, дѣлопроизводителю Инспекторскаго Департамента М. М. Кап.-Лейт. А. Н. Долгову, равно какъ всѣмъ лицамъ, совѣтами которыхъ мы пользовались, какъ во время нашей работы надъ переводомъ, такъ и по окончаніи его для помѣщенія нѣкоторыхъ приложеній.

Переводчикъ.

Мартъ 1884 годъ.

ОТЪ АВТОРА.

Настоящее руководство современнаго морскаго международнаго права составляетъ собою краткое извлеченіе изъ лекцій по морскому и международному праву, читанныхъ мною въ Императорской Морской Академіи въ Килѣ въ теченіи 1873—1877 г.г.; оно назначается для практическаго употребленія тѣхъ лицъ, которыя должны *иногда* заниматься этою областью права.

Морское международное право новѣйшаго времени—начало котораго я считаю съ 1856 года—частью разсматривается въ руководствахъ по международному праву, каковы напримѣръ сочиненія Филимора, Твисъ и Кальво, частью же въ отдѣльныхъ сочиненіяхъ, которыя или разсматриваютъ всѣ вопросы морскаго права, какъ напр. Ортоланъ и Коши или же только нѣкоторыя отдѣльныя части послѣдняго, какъ напримѣръ Hautefeuille, Гесснеръ и Бульмеринкъ (*).

Изъ сочиненій, разсматривающихъ всѣ отдѣльные вопросы морскаго международнаго права, въ настоящее время особеннаго вниманія заслуживаетъ сочиненіе Ортолана «Règles internationals et diplomatie de la mer», предназначенное для практическаго употребленія Французскихъ морскихъ офицеровъ. Только оно одно преимущественно касается позитивнаго права. Но это сочиненіе не вполнѣ удовлетворяетъ нѣмецкой практикѣ, такъ какъ послѣдней, помимо

*) См. записки «Institut de droit international» о морскомъ призовомъ правѣ.

требованій международнаго права, приходится также сообразоваться какъ съ извѣстными отношеніями Германской Имперіи къ иностраннымъ государствамъ, такъ и съ требованіями германскаго государственнаго права, на сколько впрочемъ послѣднее можетъ вообще служить источникомъ международнаго права. Сказанное въ особенности справедливо для настоящаго времени, такъ какъ теперь съ каждымъ годомъ увеличивается число военныхъ судовъ Германской Имперіи, которыя предназначаются представителями чести и независимости отечества въ иностранныхъ водахъ, гдѣ должны заступаться за всякое наруженіе права съ тою силою и энергіею, которую требуетъ положеніе Германской Имперіи, какъ первоклассной державы.

При составленіи этого руководства я старался расположить нормы и требованія права такимъ образомъ, чтобы все сочиненіе представляло собою отдѣльную часть современнаго международнаго права. Но вмѣстѣ съ тѣмъ я не могъ ограничиться только однимъ приведеніемъ дѣйствительно существующихъ нормъ права; поэтому я считалъ необходимымъ по крайней мѣрѣ указать также на новѣйшія стремленія для дальнѣйшаго развитія и усовершенствованія права. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ это казалось мнѣ необходимымъ я привелъ также краткое историческое развитіе извѣстнаго ученія; собственно же для дальнѣйшаго указанія по части исторической могутъ служить сочиненія американскаго писателя Уитона (Wheaton) и французскихъ публицистовъ Готефейль (Hautefeuille) и Коши (Cauchy).

Строгое опредѣленіе и ограниченіе нормъ права было вообще возможно только въ тѣхъ случаяхъ, въ отношеніе которыхъ существуютъ, по крайней мѣрѣ въ общемъ, согласія. Но разсматриваемая мною область права именно этимъ качествомъ не отличается. Это въ особенности

справедливо при опредѣленіи правъ и обязанностей нейтральныхъ государствъ; здѣсь какъ теоретическіе взгляды извѣстныхъ писателей, такъ равно и практическое примѣненіе этихъ принциповъ значительно расходятся и нерѣдко другъ другу совершенно противорѣчатъ. Поэтому для созданія какой нибудь точки опоры оставалось только привести подлинныя и противорѣчивыя мнѣнія извѣстныхъ авторитетовъ и, подвергнувъ ихъ нѣкоторому критическому анализу—вывести какой нибудь опредѣленный принципъ для рѣшенія спорнаго вопроса. Самыя важныя понятія военно-морскаго права, какъ напримѣръ вопросъ о военной контрабандѣ, о блокадѣ и пр., нуждаются въ строго научномъ опредѣленіи. Причина подобнаго неопредѣленнаго состоянія этихъ понятій объясняется главнымъ образомъ тѣмъ обстоятельствомъ, что за отсутствіемъ ясныхъ и строго опредѣленныхъ международныхъ обязательствъ и опредѣленій этихъ понятій, всякое государство легко склонно воспользоваться этою неопредѣленностью въ свою пользу; другая причина заключается въ столкновеніи интересовъ воюющихъ съ интересами нейтральныхъ. Это въ особенности справедливо съ точки зрѣнія морскихъ торговыхъ сношеній государствъ. Такое неопредѣленное состояніе вопросовъ международнаго права, извѣстный писатель Cauchy весьма вѣрно опредѣлилъ слѣдующими мѣткими словами: «C'est cet état mixte où la paix et la guerre se promènent, pour ainsi dire, côte à côte, sur le même élément, qui fait la difficulté principale du droit des gens maritime et l'embarras de tous ceux qui essaient d'en préciser les règles». Слово «нейтралитетъ» само по себѣ весьма эластичное понятіе,—что легко доказывается исторіею всѣхъ новѣйшихъ военныхъ дѣйствій и нигдѣ болѣе чѣмъ здѣсь, дается полный просторъ узкой и эгоистической политикѣ народовъ.

Что касается собственно изданія этой книги, то мнѣ казалось также весьма цѣлесообразнымъ помѣстить въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ особые важные тексты и цитаты на французскомъ и англійскомъ языкахъ (*). Мнѣ кажется, что вслѣдствіе этого, польза сочиненія могла только выиграть.

А. Ф. Перельсъ.

Берлинъ, въ Ноябрѣ мѣсяцѣ 1881 г.

(*) Въ нашемъ русскомъ изданіи книги г. Перельса мы перевели почти всѣ подлинные иностранные тексты и цитаты на русскій языкъ. *Переводчикъ.*

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ВВЕДЕНІЕ.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

МОРСКОЕ ПРАВО ВО ВРЕМЯ МИРА.

ГЛАВА I.

Верховныя права надъ моремъ

ГЛАВА II.

Національность судовъ.

ГЛАВА III.

Права и обязанности судовъ внѣ своихъ отечественныхъ водъ.

ГЛАВА IV.

Пиратство.

ГЛАВА V.

Морскія полицейскія отношенія.

ГЛАВА VI.

Береговое право и спасеніе груза, кораблей и людей при кораблекрушеніи или морской опасности.

ГЛАВА VII.

Морской церемоніалъ.

ГЛАВА VIII.

Содѣйствіе морскихъ боевыхъ силъ при возникновеніи международныхъ недоразумѣніяхъ внѣ военнаго времени.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

(*) Всѣ нижеслѣдующія приложенія не имѣются въ нѣмецкомъ оригинали и помѣщены отъ переводчика.

*

Библіографическій указатель главнѣйшихъ сочиненій и статей по морскому международному праву, которыми пользовались при составленіи настоящей книги (*) авторъ и переводчикъ сочиненія «Das öffentliche internationale Seerecht der Gegenwart» (**).

Aegidi, F. K. und Klauhold, A., Das Staatsarchiv. Sammlung der officiellen Aktenstücke zur Geschichte der Gegenwart. Hamburg seit 1861.

Приложеніе къ XIV тому Staatsarchiv 1870: Aktenstücke in Bezug auf Handel und Schiffahrt während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870.

Того же автора: Frei Schiff unter Feindes Flagge. Urkundliche Darstellung der Bestrebungen zur Fortbildung des Seerechts seit 1856. Hamburg 1866.

Assensio, R., Les questions du droit maritime au congrès de Naples. Havre 1871.

Attlmayr, F., Die Elemente des internationalen Seerechts und Sammlung von Verträgen. Руководство для офицеровъ импер. корол. флота Австріи (***) 2 тома. Вѣна 1872 и 1873 г.

Azuni, D. A., Sistema universale dei principi del diritto marittimo dell'Europa. 2 vol. 2 ed. Triest 1796. (Въ 1805 г. авторъ издалъ самъ свое сочиненіе и на фр, языкѣ).

Bar F., Das internationale Privat und Strafrecht. Hannover 1862.

(*) Т. е. первой и второй части.

(**) Статьи и сочиненія по морскому международному праву, приведенныя только однимъ переводчикомъ обозначены звѣздочкою (*).

(***) См. автора извѣстнаго популярнаго сочиненія «Über den Seekrieg» (Война на морѣ), переводъ Г. К. Лиліенфельда. С.-П.Б. 1881 г.

Barboux, H., Jurisprudence du conseil des prises pendant la guerre de 1870—1871. Paris 1872.

* **Базили, А.**, О военной контрабандѣ, Мор. Сборникъ: 1866 г. n. 1, неоф. 3—25, 1866 г., n. 2, неоф. 3—55.

Berner, A. F., Wirkungskreis des Srafgesetzes nach Zeit, Raum und Personen, besonders von der Bestrafung der im Auslande begangenen Verbrechen, vom Asylrecht und von der Auslieferung der Verbrecher, von der Rückwirkung der Strafgesetze und vom Rechtsirthum. Berlin 1853.

Bischoff, H., Crundriss des positiven öffentlichen internationalen Seerechts. Craz 1868.

Bluntschli I. C., Das moderne Völkerrecht civilisirter Staaten als Rechtsbuch dargestellt. Heidelberg 1867. 2 Auflage 1872. Сочиненіе это также переведено на русскій языкъ В. Ульяницкимъ и А. Лодыженскимъ подъ редакціею Гр. Л. Камаровскаго и озаглавлено: «Современное международное право цивилизованныхъ государствъ, изложенное въ видѣ кодекса». Переводъ сдѣланъ со втораго нѣмецкаго изданія 1872 года.

Того же автора, Das Beuterecht im Kriege und das Seebeuterecht insbesondere. Eine völkerrechtliche Untersuchung. Nördlingen 1878.

Borough, J., Imperium maris Britannici. London 1686.

Boucher, P. B. Consulat de la Mer ou Pandectes du droit commercial et maritime, faisant loi en Espagne, en Italie, à Marseille et en Angleterre et consulté partout ailleurs comme raison écrite—2 vol. Paris 1808.

Bulmerincq, A., Commission des prises maritimes. Rapport, extrait de la Revue de droit international et de législation comparée. Gand 1880.

Burgh, W. de, The Elements of Maritime International Law. London 1868.

Bynkershoek, C. von, Quastiones juris publici. Leyden 1737.

Того же автора, De dominio maris. 1702.

Calvo, Ch., Le droit international théorique et pratique, précédé d'un exposé historique des progrès de la science du droit des gens. 2 vol. 2 изданіе въ Парижѣ въ 1870 г. (Первое

изданіе вышло въ Парижѣ въ 1866 году на испанскомъ языкѣ).

Cancrin, Fr. L., Abhandlungen von dem Wasserrechte, sowohl dem natürlichen als positiven, hauptsächlich aber dem deutschen. Halle 1800.

Cauchy, E., Le droit maritime international, considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. (Ouvrage couronné par l'Academie des sciences morales et politiques) 2 vol. Paris 1862.

* **Того же автора**, объ уваженіи частной собственности на морѣ во время войны (Мемуаръ, переводъ см. въ Морскомъ Сборникѣ 1867 г. n. II, неоф. 42—81).

Caumont, A., Dictionnaire universel des droit maritime au point de vue commercial, administratif et pénal, au répertoire méthodique et alphabetique de legislation, doctrine et jurisprudence nautiques; nouv. edit. Paris 1867.

Cleirac, Us et coutumes de la mer; divisées en trois parties: 1. de la navigation; 2. du commerce naval et contrats maritimes, 3. de la jurisdiction de la marine. Avec un traité des termes de marine et règlements de la navigation des fleuves et rivières. Bourdeaux 1661.

Code des prises ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l'administration des prises depuis 1400 jusqu'à présent. Officiel 2 vol. Paris 1784.

Commission on fugitive slaves, Report of the commissioners. Minutes of the evidence and appendix. London 1876.

Cussy, F. Baron de, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations. 2 vol. Leipzig 1856.

***Д. Е.** князь, Историческій обзоръ призовъ, сдѣланныхъ русскимъ флотомъ; см. Мор. Сб.: 1854 г. №№ 9, 10, 11 и 1855 г. №№ 6, 7, 8 и 9.

Dahlgren, I. A., Maritime international Law. Ed. by Charles Cowley, Boston 1877.

***Д. М.**, Взглядъ на обязанности командировъ нейтральныхъ военныхъ судовъ при междуусобіяхъ, М. Сб. 1873 г. № 11, м. хр. 25—29.

* Его же, Распоряженіе Англіи относительно флота испанскихъ инсургентовъ, М. Сб. 1873 г. № 11, м. хр. 30.

*Его же, Захватъ командиромъ германскаго броненосца Вернеромъ судна испанскихъ инсургентовъ, 1873 г. № 11, м.хр. 24—28.

* Его же, Торговля нейтральныхъ военною контрабандою, М. Сб. 1877 г., № 6, м. хр. 63—71.

* Его же, Вопросъ о пользованіи коммерческими кораблями во время войны съ точки зрѣнія международнаго права, М. Сб. 1877 г. № 5, м. хр. 89—92.

* Его же, О военныхъ законахъ и обычаяхъ ограничивающихъ употребленіе брандеровъ, миноносокъ, самодвижущихся и простыхъ минъ. Лекція адмирала лорда Dunsany. Перев. А. К. и Д. М., М. Сб. 1879 г. № 8, неоф. 15—48.

* Его же, Взглядъ англичанъ на вопросъ о бомбардированіи беззащитныхъ приморскихъ городовъ, М. Сб. 1874 г. № 10, м. хр. 112—116.

* Его же, Способъ употребляемый англичанами при утвержденіи владычества въ приморскихъ пунктахъ на востокѣ, М. Сб. 1876, № 11, м. хр. 27—83.

* Его же, Циркуляръ англійскаго адмиралтейства о бѣглыхъ невольникахъ, М. Сб. 1876 г. № 11, м. хр. 27—28.

* Его же, Признаніе третейскимъ судомъ владѣтельныхъ правъ Португаліи на лучшую гавань въ заливѣ Делагоа на берегу Африки, М. Сб. 1876 г. № 5, м. хр. 17—18.

* Его же, Декларація Порты Оттоманской о русскихъ судахъ и торговлѣ нейтральныхъ, М. Сб. 1877 № 6, м. хр. 49—51.

*Его же, декларація Англіи о нейтралитетѣ М. Сб. 1877 г. м. хр. 51—60, и англійскія правила обращенія съ воюющими, тамъ же, стр. 60—63.

* Его же, Выполненіе Англіею нейтралитета, М. Сб. 1877 г. № 8, м. хр. 91—94 и 1877 г. № 9, м. хр. стр. 92—97.

*Его же. Отношенія англійскаго правительства къ турецкому флоту, М. Сб. 1877 г. м. хр. 43—54.

Кромѣ того имъ же сдѣланъ переводъ съ деклараціи о нейтралитетѣ Франціи, Испаніи и Австріи, См. Мор. Сб. 1877 г. № 6 и 1877 г. № 8.

* **Д. М.**, Объявленіе Турціею блокады русскаго прибрежья Чер-

наго моря и значеніе этого объявленія, М. Сб. 1877 г., № 6, м. хр. 49—50.

* Его же, Стратегическое значеніе Дуная, М. Сб. 1877 г., № 5, м. хр. 19—23.

* Его же, Торговое значеніе открытія Дуная для океанскаго судоходства вслѣдствіе расчистки Сулинскаго рукава, М. Сб. 1877 г. № 12, м. хр. 42—44.

* Его же, Мнѣніе англичанъ объ открытіи Дарданеллъ и Босфора, М. Сб. 1877 г., № 12, м. хр. 57—74.

Dahn, F. der deutsch-französische Krieg und das Völkerrecht. In den von Loebellschen Jahrbüchern für die deutsche Armee und Marine. Band 5, Seite 113 und folgende.

Deane, H. B., The Law of Blockade: Its history, present condition and probable future. An international Law Essay. London 1870.

Deane, I. G., The Law of Blockade as contained in the report of eight cases argued and determined in the High Court of Admiralty on the Blockade of the Coast of Courland, 1854. London 1855.

***Drouyn de Lhuis**, Les neutres pendant la guerre d'Orient. 1855.

***Деступисъ**, Изложеніе понятій разныхъ народовъ о владѣніи надъ моремъ въ Журн. Министр. Народ. просвѣщенія 1876 г. № 5 и 6.

Engelbrecht, I. A. Corpus juris nautici или собраніе всѣхъ морскихъ сборниковъ по морскому праву извѣстнѣйшихъ мореходныхъ націй древняго и новаго времени, съ приложеніемъ уставовъ по страхованію, по вычисленію аварій и др. касающихся морскаго дѣла свѣдѣній. Часть этихъ сборниковъ переведена также на нѣмецкій языкъ. Любекъ 1790 г.

Означенное сочиненіе содержитъ:

I. Родосское морское право;
II. Собраніе морскихъ узаконеній Римскаго права.
III. Морскія права Олерона.
IV. Морское право города Висби.
V. Морскія права нѣмецкихъ вольныхъ городовъ.
VI. Морское право Ганзейскаго союза.
VII. Регламентъ Петра Аррагонскаго касательно безопас-

ности мореплаванія; Флорентинскія и Барцелонскія положенія.
VIII. Морское право стараго города Рига (Das alte Rigasche Seerecht);
IX. Датское морское право;
X. Морской консулатъ.
XI. Инструкціи для вооруженныхъ судовъ, крейсерующихъ въ открытомъ морѣ.

* **Евецкій**, О репризахъ нейтральныхъ кораблей въ Юрид. Вѣст. 1876 г. Янв. и Февр.

Foelix, M., Traités du droit international privée ou du conflit des lois de différentes nations en matière de droit privé. 2 ed. Paris 1852.

* **Фрейгангъ, А.**, Конфедеративныя корсарскія суда и народное право. (Переводъ статьи Огюста Ложела), М. Сб. 1864 г., № 9, неоф. 75—102.

Fischer, P. D. Die Telegraphie und das Völkerrecht. Leipzig 1876.

* **Giaquinto**, Della confisca per contrabando da guerra. 1872.

* Его же, La questione del Trent. 1862.

* **Gallois**, Der Hansabund. 3 Aufl. Leipzig 1868.

* **Galliani**, Dei doveri dei principi neutrali verso i principi geurregianti e di questi verso i neutrali. 1782. Переводъ на нѣм. яз. съ коментаріемъ Cäsar. 1790.

* **Geffken, F. H.**, см. Heffter.

* **Gessner, L.**, Le droit des neutres sur Mer. 2 éd. Berlin 1876.

* Того же автора, Das Recht des neutralen Seehandels und eine Revision der darüber geltenden Grundsätze des Völkerrechts. Bremen 1455.

* Его же, Zur Reform des Kriegs-Seerechts. Berlin 1875.

* Его же, Kriegführende und neutrale Mächte. Ein Beitrag zur Reform des internationalen Rechts in Kriegszeiten. Berlin 1877.

* **Граціанскій, Ив.** Недостаточно опредѣленное значеніе нейтральности турецкихъ водъ Чернаго моря, М. Сб. 1871 г. №. 1, неоф. 163—189.

* **Гладкій капитанъ 2 ранга**, Современное состояніе вопроса

о неприкосновенности частнаго имущества на морѣ, М. Сб., 1882 г., № 9 неоф. 109—126 и № 11, неоф. 1—18.

Grotius, H., Mare liberum, seu de jure quod Batavis competit ad indica commercia. Dissertatio. Leyden 1616.

Его же, De jùre belli ac pacis libri tres. Ed. Barbeyrach, Amsterdam 1735. (1-ое изданіе въ Парижѣ 1625 г.).

* **Hall**, The Rights and duties of Neutrals. 1874.

*Его же, On certain proposed changes in international law въ: The contemporary Review; October 1875.

Hartmann, Id., Institutionen des praktischen Völkerrechts in Friedenszeiten, mit Rücksicht auf die Verfassung, die Verträge und die Gesetzgebung des deutschen Reichs. 2 Ausgabe. Hannover 1874.

Hautefeuille, L. B. Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime. 4 vol Paris 1849.

* Переводъ бóльшей половины этого сочиненія былъ послѣдовательно помѣщенъ въ Морскомъ Сборникѣ; именно:

1) **Предисловіе къ сочиненію** Hautefeuille: Права и обязанности нейтральныхъ націй во время морской войны въ № 1—1871 г. неоф. 85—118.

2) **О свободѣ морской торговли** въ № 4—1871 г. неоф. 133—157.

3) **О войнѣ**,—1871 г. № 5 неоф. 38—56 и 187 г.—№ 6, неоф. 63—109.

4) **О нейтралитетѣ**, 1871 г.—№ 7, неоф. 113—155, 1871 г. № 9, неоф. 29—48 и 1873 г. № 10, неоф. 76—97. № 9, неоф. 143—181, 1871 г.—№ 10, неоф. 77—134 и 1871 г.—№ 12, неоф. 77—137.

5) **Мореплаваніе и торговля во время войны**, 1872 г. № 3, неоф., 47—106.

6) **Военная контрабанда**, 1872 г., № 4., неоф., 112—164 и 1872 г., № 5, неоф. 47—102.

7) **Блокада какъ второе ограниченіе**, причиняемое войною свободѣ нейтральной торговли, 1872 г., № 8, неоф., 119—160; 1873 г. № 8, неоф. 56—68.

Того же автора, Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international. 2 éd. Paris 1869.

*Это сочиненіе переводится на русскій языкъ при Ученомъ отдѣленіи Морскаго Техническаго Комитета.

Кромѣ того см. переводъ отдѣльныхъ статей этого автора въ Морскомъ Сборникѣ за 1869 г. № 8, смѣсь 113—123, Корсарство (переводъ А. В.).

*Его же, Propriétè des sujets des belligerants sur mer. 1860 г.

*Его же, Questions de droit Maritime international. 2 изд. 1869 г.

Heffter, A. W., Das Europäische Völkerrecht der Gegenwart. 6 Auflage Berlin 1873 (1 Auflage 1844); 7-ое изданіе этого сочиненія обработано Geffken'омъ и вышло въ 1881 году.

*Это сочиненіе также переведено на русскій языкъ Барономъ К. Таубе и озаглавлено: «Европейское международное право».

Hertstet, E. A complete collection of the treaties and conventions and reciprocal regulations at present subsisting between Great Britain and Foreign Powers; and of the Laws, Decrets, Orders in Council etc.. concerning the same etc. London 1827 г.

Hirth, G., und von Gosen, I., Tagebuch des deutsch-französischen Krieges 1870—1871. Eine Sammlung der wichtigeren Quellen. 3 Bände. Leipzig 1871—1874.

Hopf, I., Die Wegnahme der «Frei» in britischen Gewässern. Aus der Neutralitätspraxis des deutsch-französischen Krieges. Gotha 1871.

***Hosack.** The rights of britisch and neutral commerce. 1854.

Hübner, De la saisie des bâtiments neutres ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires des peuples amis. Haag 1795.

Jacobsen, F. I., Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischiffahrt. Altona 1815.

L'Institut de droit international, Annuaire. Издается въ Гентѣ съ 1877 года.

Jouffroy, Le droit des gens maritime universel. Berlin 1806.

Kaltenborn, E. von, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehre. 2 Bde. Berlin 1851.

Его же, Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet. Mit Rücksicht auf das Benehmen Lübeck's gegenüber dem «von der Tann» im gegenwärtigem schleswig-holsteinischen und dänischen Kriege. Hamburg 1850.

*Камаровскій графъ, о международномъ судѣ. Москва 1881 г.
*Castle. The law of commerce in time of war. 1870.
Katchenowsky, Prize law, particulary with reference to the duties and obligations of belligerents and neutrals. Translated from the Russian by Fr. R. Pratt. London 1867. Оригиналъ этого сочиненія на русскомъ языкѣ изданъ подъ названіемъ: «О каперахъ и призовомъ судопроизводствѣ. 1855 г.
Kent, I., Commentaries on American Law. 4 vol. 1. éd, 1826 г. и слѣд. 12 изданіе пересмотрѣно O. W. Holmes, Boston 1873.
* Кн. Кантакузинъ—гр. Сперанскій, опытъ опредѣленія понятія военной контрабанды. 1875. Въ 1-мъ приложеніи помѣщенъ списокъ 133 договоровъ, въ которыхъ упоминается о контрабандѣ, и во 2-мъ библіографическій указатель.
Klobutowsky, St., Die Seebeute oder das feindliche Privateigenthum zur See. Inaugural—Dissertation. Bonn 1877.
Klüber, I. F., Europäisches Völkerrecht. (1 Ausgabe 1819). 2. Deutsche Aufl. 1 Bd, Schaffhausen 1851 (Французское изданіе подъ названіемъ: Droit des gens moderne de l'Europe).
König, B. W. Handbuch des deutschen Consularwesens. Berlin 1875.
Lampredi, Gio. M., Tratado del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra. Milano 1831.
* Л. И. Вопросъ объ отвѣтственности пароходныхъ обществъ въ случаяхъ причиненія смерти, увѣчья или убытковъ, Мор. Сб. 1875 г., № 10, библ. 14—18.
Lawrens, W. B., Commentaire sur les éleménts du droit international et sur l'histoire des progrès du droit des gens de Henry Wheaton. 3 vol. Leipzig 1873.
* Его же, Visitation and search 1858.
* Лешковъ, Историческое изслѣдованіе началъ нейтралитета 1841 г.
Lehmann, H., Die Zufuhr von Kriegscontrebande nach kriegführenden Ländern seitens Neutraler. Inaug-Dissert. Kiel 1877.
*Lieber, Reflexions et projèt à propos de ventes d'armes faites par le gouvernement americain durant la guerre franco-allemande. См. Revue de dr. inter. 1877 г. стр. 462.
*Лохвицкій, см. Ortolan.

Lueder, C., Die Genfer Convention. Historish und kritish—dogmatisch mit Vorschlägen zu ihrer Verbesserung unter Darlegung und Prüfung der mit ihr gemachten Erfahrungen und unter Benutzung der amtlichen, theilweise ungedruckten Quellen bearbeitet. Erlangen 1876.

* **Lushington**, A manuel of naval prize law. 1866. Переведено на русскій языкъ подъ названіемъ: Морское призовое право. 1869.

Maclachlan, D., A treatise on the Law of Merchant Schipping. 2 ed. London 1876.

* **Macqueen**, chief points in the law of war and neutrality, search and blockade. 1862.

Marco, P., Le guerre marittime secondo i principii del codice italiano del 21 guigno 1865. Palermo 1877.

Mardsen, R. G., A Treatise on the Law of collisions at sea. London 1880.

Marquardsen, H., Der Trentfall. Zur Lehre von der Kriegscontrebande und den Transportdienst der Neutralen. Erlangen 1862.

Martens. Ch. de, Causes célèbres du droit des gens. 5 vol. Leipzig 1858. (1 éd. 2 vol. 1827 и 2 vol. 1843).

Martens, G. Fr. de, Précis du droit des gens moderne de l'Europe; 1 éd. 1788. Augmenté des notes de Pinheiro-Ferreira, précédé d'une introduction et completé par l'exposition des doctrines des publicistes contemporains et suivi d'une bibliographie raisonnée du droit des gens pav M. Ch. Vergé. 2 vol. 2 éd. Paris 1864.

Того же автора, Versuch über Caper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen. Nach den Gesetszen, Verträgen und Gebräuchen der Europäischen Seemächte. Göttingen 1795.

Его же, Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trève, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange etc. conclus par les puissances de l'Europe tant entre elle qu'avec les puissances et états dans d'autres parties du monde depuis 1761, précédé de traités du XVIII-ème siècle antérieurs à cette époque et qui ne se trouvent pas dans le corps universel diplomatique de Mrs. Dumont et Roussel et autres recueils

généraux de traités. 7 vol. съ приложеніемъ новыхъ томовъ до новѣйшаго времени. Издается въ Геттингенѣ съ 1791 г.

* **Мартенсъ**, Восточная война и Брюссельская конференція 1874—1878 г. С.-П.-Б. 1879.

***Massé.** Le droit commercial dans ses rapports avec les droit des gens et le droit civil. 4 тома. 1844.—3-е изд. 1874.

Meves, L., Die strafrechtlichen Bestimmungen I. im Gesetz, bettreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniss zur Führung der Bundesflagge, vom 25 October 1867, in Verbindung mit dem Gesetze, betreffend die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28 Iuni 1873; II. in der Seemannsordnung vom 27 December 1872: III. im Gesetz, betreffend die Verpflichtung Deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, vom 27 December 1872; IV. in der Strandungsordnung von 17 Mai 1874. Erlangen 1876.

Его же. Das Deutsche Strafgesetzbuch und bie Schiffahrt in von Holltzendorffs Allgem. Deutscher Strafrechtszeitung. Bd. XIII.

***Мертваго, Д.**, законы главнѣйшихъ морскихъ державъ, обезпечивающіе соблюденіе страною нейтралитета, Мор. Сбор. 1871 г. № 4, неоф., 55—98 и 1871 г. № 8, неоф. 97—166.

***Мертваго, Д.**, законы Англіи, обезпечивающіе сохраненіе страною нейтралитета, Мор. Сбор. 1872 г. № 4, неоф. 89—112.

***Мертваго, Д.**, правила судоходства по Дунаю въ военное время, Мор. Сбор. 1877 г., № 6, Мор. Хр. 41—46.

* **Miraglia**, Delle conditioni storiche e scientifiche del diritto di preda esercito dalla navi di guerra. 1871.

Moseley, What is contraband of war and what is not; comprising all the American and English authorities on the subject. London 1861.

* **Мельницкій, В.**, Пошлина и навигація по Зунду и Бельтамъ, М. Сб. 1850 г. № 12, стр. 511—519.

* **М—на, П.**, Англійскій нейтралитетъ во время американской войны. М. Сб. 1871 г., № 1, неоф. 119—162. Извлеченіе изъ сочиненія Бернарда: A. Historical Account of the Neutrality of Great Britain during the american civil war. 1870.

Munro—Butler—Iohnstone, H. A., Handbook of maritime rights and the declaration of Paris. London 1876.

Морской Сборникъ: 1851 г., № 1, стр. 73—74, о правахъ и обязанностяхъ нейтральныхъ судовъ во время блокады; 1851 г. № 2, стр. 152—166. О постепенномъ развитіи и современномъ состояніи морскаго права; 1856 г. № 7, смѣсь 186 — 187, положенія морскаго международнаго права, утвержденныя мирной парижской конференціей; 1856 г. № 8, смѣсь 60—62, о каперствѣ; 1859 г., № 4, смѣсь 152—154, уваженіе французовъ къ флагамъ другихъ націй; 1860 г. № 2, смѣсь 218—219, о неприкосновенности коммерческихъ судовъ воюющихъ государствъ; 1860 г. № 3, смѣсь 81, мнѣніе лорда Пальмерстона о неприкосновенности купеческихъ судовъ въ военное время; 1861 г., № 5, особое приложеніе, проектъ морскаго права; 1862 г., № 8, м. хр. 33—43, вопросъ о блокадѣ морскихъ береговъ, возникшій по поводу войны съ Сѣверо-Американскими Соед. Шт.; 1863 г., № 10, м. хр. 74 — 75, каперы южныхъ штатовъ Америки; 1865 г., № 7, м. хр. 1—18, о нейтралитетѣ Англіи въ послѣдней войнѣ Соединенныхъ Штатовъ; 1866 г., № 2, м. хр, 1—7, нарушила ли Англія свой нейтралитетъ въ дѣлѣ Shenandoah; 1866 г., № 3, неоф. 194—196, капера американскихъ конфедератовъ; 1866 г., № 4, м. хр. 41 — 43, случай приближенія къ непріятелю подъ чужимъ флагомъ; 1868 г., № 1, м. хр. 2—3, подъемъ турецкими судами русскаго флага для вовлеченія въ обманъ жителей Кандіи; 1870 г., № 12, м. хр. 19—23. Вознагражденіе за германскія суда, взятыя французами во время послѣдней войны; 1871 г., № 3, м. хр. 88—95, морской международный конгрессъ въ Неаполѣ; тамъ же стр. 84—88, Алабамскій вопросъ; 1871 г., № 2, м. хр. 29—31. Новый фазисъ вопроса объ «Алабамѣ» и о приватирахъ; 1871 г., № 3, м. хр. 23—29, Дарданеллы и Босфоръ; 1872 г., № 8, м. хр. 12—16. О реформѣ морскаго права; 1872 г., № 11, неоф. 177—188. Международное морское право со времени парижской конвенціи; 1855 г., № 5, отд. 2, смѣсь 100, хищническіе поступки англійскихъ матросовъ во время войны 1854—55 гг.; 1856 г., № 2, смѣсь 107—109. Разборъ

рапорта лейтенанта Дженеста (см. приложеніе: парламентеры ко второй части); 1857 г.; № 2, смѣсь 172—173. Хищническое нарушеніе морскаго и народнаго права англійскимъ пароходомъ; 1857 г., № 2, смѣсь 191—192. Примѣры хищническаго взгляда англичанъ на морское право и противоположнаго дѣйствія испанцевъ; 1857 г. № 10, библ. 48. Разбойничій поступокъ англійскаго крейсера съ русскимъ китоловнымъ судномъ въ 1805 г.; 1857 г., № 11, смѣсь 84—86. Письмо владѣльца погибшаго судна «Benoit» къ французскому морскому министру о безчеловѣчномъ поступкѣ шкипера американскаго судна «Western Star»; 1859 г., № 3, см. 41. Поведеніе англичанъ въ Печелійскомъ заливѣ; 1859 г., № 4, см. 116—121. Малайскіе пираты; 1862 г. № 4. Новый примѣръ нарушенія человѣколюбія англійскимъ шхиперомъ; 1863 г. № 2, см. 98—100. Пиратскій каперъ 290 или Алабама; 1863 г. № 10, см. 11—18. Дѣло французскаго почтоваго парохода «Aunis»; переводъ А. Фр.; 1866 г. № 3, м. хр. 41—43. Случаи приближенія къ непріятелю подъ чужимъ флагомъ; 1869 г. № 3, м. хр. 10—16. Неблагоразумное управленіе англійскаго шхипера и нарушеніе права при случившемся столкновеніи; 1870 г. № 6, м. хр. 20—32. Еще примѣръ варварскихъ понятій англійскаго крейсера; 1871 г. № 2, м. хр. 64—67. Захватъ пруссаками англійскихъ купеческихъ судовъ на Сенѣ; 1875 г. № 8, неоф. 27—65. Военно-морское значеніе третейскаго суда въ Женевѣ; 1874 г. № 11, неоф. 93—128, непріятельская собственность на нейтральныхъ судахъ; 1878 г. № 6, неоф. 169—198. Нѣсколько мнѣній о крейсерахъ и о частной собственности на морѣ; 1876 г. № 7, м. хр. 7. Случай морскаго международнаго обычая, когда старшій на рейдѣ флагманъ сообщаетъ судамъ всѣхъ націй о своихъ намѣреніяхъ; 1877 г. № 1, м. хр. 3—4. Случай перестрѣлки боевыми снарядами между дружественными націями; 1876 г. № 7, м. хр. 1—9. Пребываніе на Салоникскомъ рейдѣ эскадръ разныхъ націй по случаю убійства германскаго и французскаго консуловъ, похороны ихъ и казнь преступниковъ; 1877 г.

№ 6, м. хр. 46—49. Декларація Россіи о сношеніяхъ во время войны сь непріятелелемъ, его подданными и сь нейтральными; 1877 г. № 7, м. хр. 49—50. Состояніе блокады черноморскихъ портовъ, объявленной Турціею; 1877 г. № 10, м. хр. 70—72. Блокада Чернаго моря. Въ М. Сб. за 1859 г. №№ 9—12 читатель найдетъ всѣ документы касающіеся перваго вооруженнаго нейтралитета. Эти документы изданы также отдѣльной книгой.

Nau, **H. S.** Grundsätze des Völkerseerechts. Hamburg 1802

Negrin, I. de, Tratado elemental de derecho international maritimo. Madrid 1873.

Nizze. Das allgemeine Seerecht der civilisirten Nationen. 2 тома. 1857—58.

Neumann. Grundriss des heutigen Europäischen Völkerrechts. 2 Aufl. Wien 1877.

* **Новосильцевъ**. О правахъ нейтральныхъ въ Русск. Вѣст. 1875 г. №№ 4 и 6.

Oke Manning. Commentaries on the Law of Nations. London 1839.

Oppenheim, H. B. System des Völkerrechts. 2 Ausg. Stuttgart und Leipzig 1866.

Ortolan, **M. Th.**, Règles internationales et diplomatie de la mer. 2 vol. 4 ed. Paris 1864 (1 ed. Paris 1845). Это сочиненіе въ сокращенномъ видѣ переведено г. Лохвицкимъ и озаглавлено имъ: Морское Международное Право.

Palatius, I., De dominio maris libri duo. Venedig 1663.

Pardessus, Collections des lois maritimes antérieures au dix-huitième siècle, 5 vol. Paris 1828.

Pestel, **Fr. G.**, De dominio maris mediterranei, Rinteln 1864.

Phillimore, **Sir Rob.**, Commentaries upon international law. 4 vol. (1 éd. 1854). 2 éd. London отъ 1871 г. до 1874 г.

Pierantoni. **A.**, Gli arbitrati internationali e il trattato di Washington. Napoli 1872.

Pistoye, **A. et Duverdy**, Traité de Prises maritimes, dans lequel on a refondu en partie le traité de Valin en l'appropriant à la legislation nouvelle 2 vol. Paris 1855

* **Pritchard**, A digets of the law and practice of the High Court of Admiralty of England. 2-е изд. 1865.

Pradier—Fodéré, см. Vattel.
Его же, La question de l'Alabama et le droit des gens. Paris 1872.
***Pratt**, Law of contraband of war. 1856.
Rayneval, De., De la liberté des Mers. 2 тома. Paris 1811.
* **Разсказъ датскаго приватира**, М. Сб. 1848 г. томъ I, стр. 298,345, 437, 497 и 1849 г. № 2, стр. 96—108.
Reddie, I., Researches historical and critical in maritime international law. 2 vol. Edinburgh 1844—45.
***Ренненкампфъ**, Исторія ученія публицистовъ о правѣ осмотра кораблей во время войны. 1858.
Revue de droit international et de legislation comparée. Brüssel und Leipzig; издается съ 1869 г.
* **Plocque**, De la mer et de la navigation maritime 1870.
* **Ronbinson**, Reports of cases argued and determined in the high court of admiralty. 1801.
Rohrschmidt. Fr. W. von, Preussens Staatsverträge. Berlin 1852.
* **Russel**, The new maritime law. 1856.
Schiattarella. R., Il diritto della neutralita nelle guerre maritime; Roma, Torino, Firenze 1877.
Его же, De territorio nelle sue attenenze colla legge penale. Siena 1879.
* **Schwebemeyer**, Das Privateigenthum zur See im Kriege. 1860.
Selden, Ioh., Mare clausum seu de dominio maris libri duo. Primo. Mare ex jure naturae seu gentium. omnium hominum non esse commune, sed Dominii privati seu Proprietatis capax pariter ac tellurem esse demonstratur. Secundo, Serenissimum Magnae Britanniae regem circumflui, et individuae atque perpetuae Imperii Britannici appendicis, dominum esse asseritur. Londonii 1635.
* **Серчевскій, Е.**, Каперство (статья Дюверди) Морск. Сбор. 1857 г. № 6, смѣсь 142—149.
Soettbeer, A., Sammlung officieller Actenstücke in Bezug auf Schiffahrt und Handel in Kriegszeiten; nebst Nachtrag. Hamburg 1855 bis 1857. 1) Grundzüge, See-Völkerrecht der Gegenwart als Einleitung und Register zu der Sammlung. 2) Sammlung: Verordnungen und Bekanntmachungen sowie Entscheidungen von Prisengerichten.

* **Спасовичъ**, О правахъ нейтральнаго флага и нейтральнаго груза. 1851 г.

Steck, von, Versuch über Handels-und Schiffahrts-Verträge. Halle 1782.

Его же, Essais sur divers Sujets relatifs à la navigation et au commerce pendant la guerre. Berlin 1794.

Surland, I. I., Grundsätze des Europäischen Seerechts. Hannover 1750.

Tecklenborg, H., Die Freiheit des Meeres. Bremen 1870.

Его же, Der «Vigilante» Fall, völkerrechtlich und praktisch beleuchtet. Kiel 1873.

Его же, Strandungsordnungen wie sie sind und wie sie sein sollten. Kiel 1874.

* **Times**, (англійская газета), по поводу Черноморскаго вопроса, М. Сб. 1871 г. № 2, м. хр. 33—35.

* **Times**, Корреспонденція изъ Константинополя отъ 11—23 Января въ газету Times, Мор. Сб. № 2, мор. хр. 35—40.

* **Tetens**, Considérations sur les droits réciproques des puissances belligerantes et des puissances neutres sur mer. 1805.

Trendelenburg, Friedrich des Grossen Verdienst um das Völkerrecht im Seekrieg. Vortrag, gehalten in der Königlichen Preussischen Academie der Wissenschaften zu Berlin; in den Monatsberichten derselben, Jahrgang 1866. Berlin 1867.

* **Totze**. La liberté de la navigation. 1780.

Twiss, Travers, The Law of nations considered as independent political communities. 2 vol. London 1861.

Его же, Territorial Waters in The Nautical Magazine. 1878, vol. XLVII № IV, p. 305—318.

Его же, The doctrine of continous voyage as applied to contraband of war and blockade contrasted with the declaration of Paris of 1856, in the Law Magazine and Review of 1877 г.

Valin, R. I., Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois Août 1681. 2 vol. nouv. éd. La Rochelle 1776.

Vattel, E. de, Le droit des gens ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains. Nouvelle édition, précédée d'un essai et d'une dissertation (de l'auter), accompagnée des notes de Pinheiro—

Ferreira et du Baron de Chambrier d'Oleires, augmentée du discours sur l'étude du droit de la nature et des gens par Sir James Mackintosh, completée par l'exposition des doctrines des publicistes comtemporains mise au courant des progrès du droit public moderne et suivie d'une table analytique des matières par M. P. Pradier-Foderé. 3 vol. Paris 1863. (1-ое изд. Neufchâtel 1758).

Vergé, Ch. См. de Martens.

Vidari, E., Del rispetto della proprietà privata dei popoli belligeranti. Milano 1865.

Ward, R., A Treatise of the relative rights and duties of belligerent and neutral powers in maritime affairs, in which the principles of armed neutralities and the opinions of Hubner and Schlegel are fully discussed. 2 éd. London 1875.

* **Webster**, Duties of neutrality. 1866.

Weiss, S., Code du droit maritime international. 2 vol. Paris 1858.

***Westlake**, Est-il désirable de prohiber l'exportation de la contrebande de guerre: см. Revue de droit internat. 1870. стр. 614.

Wheaton, H., Elements of International Law. 2 vol. London 1836. Французское изданіе: Elements du droit international. 5 изд. Лейпцигъ 1874.

* Его же. Enquiry into the validity of claim to a right of visitation and search. 1842.

Его же, Histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique depuis la paix de Westphalie jusqu'à nos jours. 2 vol. 3 éd. Лейпцигъ.

*Извлеченіе изъ означеннаго сочиненія по вопросу о приватирахъ. См. Мор. Сб. 1869 г. № 2, неоф. 71—104. Статья X.

*Къ этому сочиненію Wheaton'a также относятся:

*1) Статья **Н. К.**, подъ заглавіемъ: Могутъ ли трактаты Wheaton'a защитить берега Азовскаго моря и вообще нужна ли его защита, Мор. Сб. 1871 г. № 6, неоф. 149—163 и

*2) **В. С.**, Замѣтки по поводу предъидущей статьи Н. К., Мор. Сб. 1871 г. № 7, неоф. 157—158.

Wildmann. Institutes of international Law. 2 vol. London 1849.

***Владимірскій, М.**, О значеніи нейтральныхъ государствъ Западной Европы, М. Сб. 1864 г. № 5, неоф. 27—56.

*Его же, подсудность, судопроизводство и порядокъ суда на моряхъ Западной Европы. Мор. Сб. 1864 г. № 6, неоф., 155—178.

Обѣ статьи заимствованы изъ сочиненія Ортолана «Régles internationales et diplomatie de la mer.

Wollheim da Fonseca, Dr. A. C., Der Deutsche Seehandel und die Französischen Prisen-Gerichte. Ein Beitrag zur Kriegsgeschichte von 1870—71. Berlin 1873.

Woolsey, **Th.**, Introduction in the study of international Law, designed as an aid in teaching and in historical studies. Repr. from the fourth American edit. London 1875.

* **Wurm**, Von der Neutralität des deutschen Seehandels in Kriegszeiten. 1841.

* **Yeaman**, Some observation upon international law and the abolition of maritime captures. 1867.

Наиболѣе подробныя указанія на литературу морскаго права можно найти въ сочиненіи R. v. Mohl. Gesch. und. Lit. der Staatsw. I. 421; Clüber, изд. Ott, 1861 г., стр. 367 и особенно у Мартенса: Précis de droits des gens, изд. Верже 1864 г. и II. 422.

Указатель же главнѣйшихъ сочиненій и статей по международному праву вообще читатель найдетъ въ приложеніяхъ къ переведенному на русскій языкъ сочиненію Блюнчли: «Современное международное право цивилизованныхъ государствъ», изложенное въ видѣ Кодекса, изъ котораго мы также заимствовали указанія на нѣкоторыя сочиненія по морскому праву.

ВВЕДЕНІЕ.

§ 1.

Общія положенія и границы дѣйствія международнаго права.

I. Подъ морскимъ правомъ разумѣютъ совокупность всѣхъ тѣхъ правилъ и юридическихъ нормъ, которыя касаются отношеній народовъ на морѣ. Эти правила частью почерпнуты изъ гражданскаго права, частью взяты изъ государственнаго и отчасти также и изъ международнаго права. Изъ послѣднихъ составляется морское международное право, въ которое входятъ всѣ принципы, служащіе юридическими нормами при обсужденіи всѣхъ возможныхъ отношеній государствъ на морѣ.

Такъ какъ такія различныя отношенія народовъ въ военное время принимаютъ особый характеръ, то согласно этому и принципы, соблюдаемые во время мира, уже не могутъ быть болѣе тѣми же, какими они являются во время войны. Принимая во вниманіе эти два совершенно различныя состоянія народовъ, въ обоихъ случаяхъ надлежало создать тѣ особыя права и обязанности, которыя должны соблюдать воюющіе какъ между собою, такъ равно и въ отношеніи другихъ нейтральныхъ народовъ.

И такъ мы видимъ, что принципы морскаго международнаго права должны быть разсматриваемы, какъ во время мира, такъ и во время войны. Согласно этому и самое ученіе о морскомъ международномъ правѣ раздѣляется на двѣ существенно различныя части, т. е. на морское международное право во время мира и на морское международное право во время войны.

Хотя настоящее руководство и будетъ главнѣйшимъ образомъ разсматривать принципы морскаго международнаго права, но принимая во вниманіе ту близкую связь, которую имѣютъ въ

разсматриваемомъ случаѣ нѣкоторыя частныя морскія права народовъ (1) мы, для бóльшей практической пользы этой книги, должны будемъ также постоянно имѣть въ виду и эти послѣднія.

II. Морское международное право не можетъ быть разсматриваемо, какъ универсальное право,—т. е. такое право, которое было бы обязательнымъ для всѣхъ народовъ земнаго шара.

Существованіе подобнаго универсальнаго права было бы мыслимо только тогда, когда всѣ народы земнаго шара сформировались бы въ культурныя государства; впрочемъ даже и въ этомъ случаѣ различіе вѣроисповѣданій и отсюда истекающіе противорѣчивые взгляды какъ на право отдѣльныхъ государствъ, такъ равно и на право частныхъ лицъ всегда будутъ служить тормазомъ для созданія общихъ, обязательныхъ для всѣхъ, принциповъ универсальнаго права.

Современное международное право постепенно создавалось и достигало нынѣшняго развитія исключительно у христіанскихъ народовъ Европы и Америки. Только въ этихъ границахъ нормы международнаго права были признаваемы до новѣйшаго времени. Но со второй половины нынѣшняго столѣтія горизонтъ дѣйствія современнаго международнаго права значительно увеличился. Первый примѣръ этому дала 7-я статья парижскаго трактата отъ 30 марта 1856 года, которая торжественно объявила Турцію принятою въ концертъ Европейскихъ державъ. Извѣстно, что эта статья говоритъ слѣдующее:

Sa Majesté l'Empereur de Français, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Sa Majesté la Reine du royaume uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi de Prusse, Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et Sa Majesté le roi de Sardaigne

---

(1) По мнѣнію извѣстнаго публициста Hautefeuille, автора превосходнаго сочиненія: «Histoire des origines, des progrés et des variations du droit maritime international»,—международный законъ исключительно состоитъ изъ двухъ частей: закона *естественнаго*—единственнаго источника всѣхъ человѣческихъ законовъ, и именно, тѣхъ, которые должны управлять отношеніями лицъ (êtres) независимыхъ,—народовъ и закона *положительнаго*, составленнаго изъ законовѣдѣнія, вытекающаго изъ трактатовъ и неписанныхъ обычаевъ. Только эти два элемента и образуютъ международное право. Нѣкоторые писатели, и въ особенности націи—часто забывали эту основную истину и старались установить для отношеній народовъ правила, заимствованныя изъ другихъ источниковъ.

Прим. переводчика.

declarent la Sublime Porte admise à participer aux avantages du droit public et du concert européen ([1]).

Впослѣдствіи два самыхъ большихъ государства восточной Азіи, Китай и Японія, примкнули также къ обязательствамъ парижскаго трактата, открывъ въ тоже время свои порта для торговли съ иностранцами, чѣмъ и вступили въ международное торговое сношеніе со всѣмъ цивилизованнымъ міромъ. Кромѣ того рядъ другихъ государствъ Азіи, Африки и Австраліи заключили дружественные и торговые договоры съ европейскими государствами; благодаря этимъ договорамъ были постепенно создаваемы консульскія учрежденія, которыя значительно способствовали международному соглашенію.

Примѣненіе общихъ нормъ народнаго права европейскими народами, а равно и государствами управляемыми по европейскому образцу, при сношеніяхъ съ нецивилизованными и некультурными государствами, представляетъ собою единственный путь для торжества принциповъ современной цивилизаціи. Не подлежитъ сомнѣнію, что могутъ быть особыя обстоятельства, которыя потребуютъ отступленія отъ этихъ правилъ.

Справедливость требуетъ однако сказать, что изложенный взглядъ даже въ послѣднее время далеко не раздѣляется всѣми государствами.

§ 2.

Источники международнаго права ([2]).

I. Начало международнаго права надобно искать въ необходимости созданія извѣстныхъ международныхъ соглашеній по

([1]) Его Величество Императоръ французовъ, Его Величество Императоръ Австріи, Ея Величесто королева Великобританіи и Ирландіи, Его Величество король Пруссіи, Его Величество Императоръ Всероссійскій, Его Величество король Сардиніи доводятъ до всеобщаго свѣдѣнія, что Блистательная Порта принята въ число Европейскихъ державъ и должна пользоваться всѣми правами этихъ государствъ.

([2]) Hautefeuille находитъ, что *естественный законъ* есть единственный источникъ какъ береговаго, такъ и морскаго международнаго права и что только

мѣрѣ торжества цивилизаціи и развитія морскихъ торговыхъ сношеній. Вслѣдствіе противорѣчія интересовъ различныхъ народовъ, необходимо было создать такія понятія о нѣкоторыхъ общихъ

восходя къ нему возможно найти истинные принципы. Всякій другой путь неизбѣжно приведетъ къ ошибкѣ, которая, въ особенности въ этомъ предметѣ, будетъ очень важна, такъ какъ она можетъ пошатнуть счастіе народовъ и пролить потоки человѣческой крови.

На вопросъ: что такое естественный законъ?—авторъ говоритъ, что этотъ законъ нигдѣ не описанъ, никакимъ законодателемъ онъ не былъ обнародованъ. Его законодатель самъ Богъ. Властитель и Судія народовъ позаботился начертать въ сердцѣ каждаго изъ людей законъ, который они должны соблюдать по отношенію одинъ къ другому, и законы человѣческіе имѣютъ значеніе на столько, на сколько они воспроизводятъ, въ наивозможно точной степени, постановленія закона Божественнаго. Когда законъ этотъ примѣняется къ частнымъ дѣйствіямъ человѣческаго существа,—онъ называется *совѣстью*. Когда регулируетъ отношенія гражданъ одной и той-же страны между собою, онъ называется закономъ *гражданскимъ*. Наконецъ, регуляторъ отношеній между независимыми націями,—законъ этотъ сохраняетъ свое названіе закона *Божественнаго* или получаетъ названіе закона *естественнаго* (*loi primitive*).

Всѣ знаменитѣйшіе законодатели наилучшія постановленія своихъ кодексовъ почерпали изъ этого закона, нигдѣ не писаннаго. Самъ Бентамъ (Bentham) могъ ли бы указать другой источникъ, гдѣ они могли бы найти ихъ? Безъ сомнѣнія человѣческая душа содержитъ въ себѣ дурныя наклонности, но она содержитъ въ себѣ также и хорошія, именно въ этихъ послѣднихъ, которыя суть ни что-иное какъ выраженія закона естественнаго,—всѣ самые мудрые правители народовъ искали лекарства для первыхъ.

Существованіе естественнаго закона находится въ связи съ существованіемъ самого человѣка; серьезно оспаривать этого нельзя. Законъ этотъ не распространяется на всѣ частные случаи жизни, и въ особенности жизни развитой, подобно тому, какъ это долженъ дѣлать законъ гражданскій—онъ отмѣчаетъ только, если можно такъ выразиться, «выдающіяся точки» (sommités) права; онъ намѣчаетъ путь, но онъ дѣлаетъ это такъ точно, что слѣдуя по этимъ освѣщеннымъ имъ точкамъ, человѣкъ можетъ идти безъ страха заблудиться. Изъ общихъ принциповъ уже легко извлечь слѣдствія и составить полное законодательство. Такъ именно и составлялись внутренніе законы народовъ. Всѣ они, въ основаніи своемъ, имѣютъ законъ естественный, и наиболѣе приближаются къ совершенству тѣ, которые въ развитіи своемъ являются наиболѣе точно согласованными съ основными принципами. Слѣдуя указаніямъ естественнаго закона, легко регулировать всѣ сношенія и отношенія, какія могутъ существовать между различными народами вселенной. По своему божественному происхожденію, законъ этотъ есть общій для всѣхъ. Никто не можетъ отвергнуть его во имя своей независимости. Онъ управляетъ всѣми положеніями: миромъ и войною, онъ указываетъ каждому права, которыми онъ можетъ пользоваться, и обязанности, которыя долженъ исполнять. Эти права и эти обязанности, ясныя и положительныя—суть коррелятивы однѣ другимъ; онѣ соотвѣтствуютъ и согласуются между

международныхъ отношеніяхъ, которыя бы наиболѣе соотвѣтствовали разнымъ противорѣчивымъ интересамъ. Вліяніе христіанской религіи и постепенная цивилизація народовъ уничтожили принципы узкаго эгоизма какъ въ государствахъ, такъ и въ частныхъ случаяхъ и были причиною болѣе нравственныхъ международныхъ отношеній. Такимъ образомъ мы видимъ, что разумъ и нравственность были главными исходными точками постепеннаго созданія международнаго права.

Установленіе принциповъ международнаго права, ихъ дальнѣйшее усовершенствованіе и ихъ проведеніе въ практической жизни народовъ создавалось во первыхъ временемъ, во вторыхъ формальными договорами между различными государствами и, наконецъ, весьма большое вліяніе на совершенствованіе и обязательность для всѣхъ народовъ этихъ принциповъ оказывали научные выводы.

Въ отдѣльномъ государствѣ гражданское право создается также постепенно привычками, законами и наукою; въ отдѣльномъ случаѣ это право толкуется и примѣняется подлежащею судебною или административною частію. Но для различныхъ независимыхъ государствъ не существуетъ ни общаго законодательнаго корпуса, ни верховной административной власти, рѣшенія которой были бы обязательными для нихъ.

Примѣненіе принциповъ международнаго права на практикѣ народовъ обезпечивается только разумною волею отдѣльнаго государства и въ случаѣ отказа въ исполненіи этихъ принциповъ,

собою, никогда не сталкиваясь и не уничтожая одно другаго. Онѣ истекаютъ отъ Создателя этой чудной вселенной.

Многія націи и большое число писателей, правда, утверждали, что часто народы могутъ имѣть полныя безусловныя права, но противуположныя однѣ другимъ, т. е. права несогласимыя до такой степени, что, однѣ изъ нихъ не могутъ существовать, не уничтожая другихъ. Это заблужденіе со стороны писателей и, къ несчастію, очень часто расчетъ со стороны народовъ.

Естественный законъ есть, такимъ образомъ, первый единственный источникъ международнаго права вообще, морскаго международнаго права въ особенности. Въ наставленіяхъ этого закона мы должны искать принциповъ, на которыхъ законы человѣческіе должны быть основаны.

Прим. переводчика.

не остается другаго исхода, какъ обращеніе къ вооруженной силѣ, которая одна только можетъ заставить другое государство выполнить справедливыя требованія противника (¹).

II. Къ частнымъ источникамъ международнаго права относятся:

1) Международные обычаи (Internationale Observanzen), которые могутъ считаться древнѣйшими и самыми важными источниками этого права.

2) Международная воля, выраженная особыми трактатами и договорами.

Чѣмъ больше государствъ участвовали въ составленіи этихъ договоровъ и трактатовъ и чѣмъ больше ихъ вліяніе, тѣмъ ближе подходятъ они къ характеру обязательныхъ международныхъ договоровъ, и потому какъ бы дѣлаются обязательными для другихъ государствъ, ихъ не подписавшихъ. Такъ напр. Женевская Конвенція отъ 22 августа 1864 г. касательно улучшенія положенія раненыхъ воиновъ можетъ служить тому блестящимъ доказательствомъ. Будучи сначала подписанной 12-ю государствами, она въ настоящее время сдѣлалась, кромѣ всего германскаго

(¹) Въ недавно вышедшей въ свѣтъ книгѣ: «о международномъ судѣ» графа Комаровскаго прекрасно развита мысль о будущемъ способѣ рѣшенія споровъ и недоразумѣній народовъ посредствомъ особаго международнаго третейскаго суда. Отъ души желаемъ, чтобы народы наконецъ поняли всю пропасть и мерзость нынѣшнихъ способовъ расправы! Дай Богъ, чтобы мысли ученаго графа проложили путь къ свѣту и избавили государства отъ безправственной обязанности воевать!

По мнѣнію Гефтера, въ настоящее время существуетъ только одна случайная гарантія международнаго права—это такъ называемое политическое равновѣсіе государствъ, которое заключается вообще въ томъ, что каждое государство, пытающееся нарушить международное право, вызываетъ противодѣйствіе не только со стороны государства, которому грозитъ опасность, но и со стороны всѣхъ прочихъ государствъ, заинтересованныхъ въ нарушеніи существующей международной системы,—противодѣйствіе достаточно сильное для того, чтобы помѣшать всякому опасному измѣненію установившихся политическихъ отношеній. Хотя эта идея политическаго равновѣсія и имѣетъ много справедливыхъ сторонъ, но нельзя не признать за нею много неудобствъ практическаго исполненія (Болѣе подробныя свѣдѣнія и библіографическія указанія касательно европейскаго равновѣсія содержатся въ трудахъ Омптеды (Lit. II, стр. 484 и слѣд.) и Камитца Lit. 97, 99). См. Klüber. Droit des gens § 42, а также Fichte, Reden an die deutsche Nation. Berlin. 1808 стр. 411—418.

Прим. переводчика.

союза, обязательной для слѣдующихъ государствъ: Бельгіи, Боливіи, Чили, Даніи, Франціи, Греціи, Великобританіи, Италіи, Нидерландовъ, Австріи, Перу, Португаліи, Румыніи, Россіи, Швеціи и Норвегіи, Турціи и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ (1). Даже договоры и трактаты между двумя договаривающимися сторонами могутъ иногда служить драгоцѣннымъ источникомъ при изслѣдованіи вопросовъ международнаго права, такъ какъ въ большинствѣ случаевъ статьи этихъ договоровъ основываются на вѣрныхъ принципахъ международнаго права, и кромѣ того иногда эти договоры служатъ для вѣрнаго толкованія или усовершенствованія нѣкоторыхъ статей этихъ трактатовъ. Чѣмъ больше будетъ заключаемо подобныхъ однородныхъ договоровъ даже только между двумя государствами, тѣмъ скорѣе эти договоры пріобрѣтутъ обязательства международныхъ законовъ. Къ такимъ договорамъ въ особенности принадлежатъ трактаты о выдачѣ преступниковъ, трактаты о торговлѣ и мореплаваніи и консульскія конвенціи.

3) Законы, распоряженія, узаконенія, положенія и пр. отдѣльныхъ государствъ (2) могутъ служить также прекраснымъ источникомъ при изученіи вопросовъ международнаго права, если они были основаны на принципахъ международнаго права. Къ такимъ

---

(1) См. прилож. I ко второй части этого сочиненія и соч. Людерса: Женев. Конв.

(2) Hautefeuille въ своемъ сочиненіи: «Histoire des origines, des progrés et des variations du droit maritime international» сильно возстаетъ противъ тѣхъ писателей, которые думали поставить *историческіе* факты въ ряды источниковъ правъ вообще. Ихъ желаніе—приписать этимъ фактамъ международную авторитетность и преобразовать ихъ въ нѣкотораго рода обычное право есть заблужденіе, которое слѣдуетъ отмѣтить, и въ особенности—избѣжать. *Исторія гораздо чаще записываетъ такіе факты, которые поражаютъ людей своимъ необыкновеннымъ свойствомъ, которые нарушаютъ принципы права, чѣмъ такіе, которые, будучи справедливы и согласны съ идеей добра,*—мало обращаютъ на себя вниманіе людей. Желать разсматривать факты перваго рода какъ прецеденты, на основаніи которыхъ народы должны регулировать свое поведеніе,—было бы печальной ошибкой для всего человѣческаго рода. Законъ не долженъ быть созданъ по человѣческимъ дѣйствіямъ и для оправданія ихъ. Наоборотъ, дѣйствія эти должны быть согласованы съ закономъ существующимъ. Все что примѣняется относительно законовъ внутреннихъ, одинаково примѣняется къ историческимъ фактамъ; они не должны имѣть никакого вліянія на международный законъ.

Прим. переводчика.

распоряженіямъ относятся напримѣръ американскія Instructions for the Government of armies of the United States in the field отъ 1863 года; эта инструкція представляетъ собою въ 157 параграфахъ первую попытку кодификаціи военнаго права при веденіи сухопутной войны; она составлена профессоромъ Ф. Либеромъ въ Нью-Іоркѣ и послѣ ея разсмотрѣнія военною коммисіей утверждена президентомъ А. Линкольномъ. О ней Блунчли говоритъ слѣдующее: «такъ какъ въ этой инструкціи высказываются преимущественно общенародныя требованія права и такъ какъ способъ изложенія этихъ правъ находится въ полной гармоніи съ современными цивилизованными понятіями о правилахъ веденія войны, то дѣйствіе этого эдикта должно идти далеко за предѣлы Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и должно имѣть непосредственное вліяніе на смягченіе нравовъ и уменьшеніе бѣдствій войны».

4) Рѣшенія международныхъ третейскихъ судебныхъ инстанцій, авторитетъ которыхъ основывается на извѣстныхъ конвенціяхъ, а равно и рѣшенія нейтральныхъ судей.

5) Мнѣнія нейтральныхъ авторитетовъ международнаго права могутъ какъ въ общихъ, такъ и въ частныхъ случаяхъ и вопросахъ быть также отличнымъ вспомогательнымъ средствомъ при изученіи принциповъ международнаго права.

6) Исторія международныхъ договоровъ и трактатовъ. Изъ нихъ въ новѣйшее время заслуживаетъ особеннаго вниманія предложенія Брюссельской конференціи 1874 года въ видѣ проекта законовъ веденія войны подъ названіемъ «проекта международной декларацiи о законахъ и обычаяхъ войны». Конференція, созванная по иниціативѣ Россіи, подвергла 71 параграфъ русскаго проекта нѣкоторому измѣненію и разработала новый вышеупомянутый проектъ въ 56 статей, который однако до сихъ поръ не ратификованъ державами [1], участвовавшими на конференціи. Поэтому предложенія Брюссельской конференціи до сихъ поръ не имѣютъ силы законовъ, но во всякомъ случаѣ они уже могутъ служить прекраснымъ и весьма значительнымъ матеріаломъ

(1) См. ч. II, приложеніе III.

при изученіи взглядовъ и характера современнаго военнаго права. О военно-морскомъ правѣ на конференціи совсѣмъ не было рѣчи [1].

7) *Научное изслѣдованіе предмета*. Начало этихъ изслѣдованій, не считая разсужденій о нѣкоторыхъ частныхъ вопросахъ международнаго права, начинается собственно въ началѣ XVII столѣтія. Авторитетъ такихъ изслѣдованій имѣетъ особенную силу въ тѣхъ случаяхъ, когда извѣстное число знаменитыхъ публицистовъ различныхъ національностей всѣ приходятъ къ единогласному рѣшенію по какому нибудь вопросу международнаго характера. Но отдѣльныя сочиненія извѣстныхъ писателей, въ которыхъ подробно разсматриваются вопросы международнаго права, имѣютъ неоспоримо важное значеніе при изученіи этого предмета.

Всѣ усилія послѣдняго времени въ области международнаго права преимущественно стремятся къ тому, чтобы разработать

---

(1) Весь русскій проектъ международной конвенціи касательно законовъ и обычаевъ войны раздѣляется на слѣдующіе четыре отдѣла:

I.—О правахъ воюющихъ сторонъ въ отношеніи другъ друга.

II.—О правахъ воюющихъ сторонъ въ отношеніи частныхъ лицъ.

III.—О сношеніяхъ между воюющими сторонами, и наконецъ

IV.—О репрессаліяхъ.

Первый отдѣлъ содержитъ въ себѣ 7 главъ, въ которыхъ говорится: 1) о военной власти на непріятельской территоріи; 2) о томъ, кто долженъ считаться воюющею стороною и о комбатантахъ и некомбатантахъ; 3) о дозволенныхъ и недозволенныхъ средствахъ вредить непріятелю; 4) объ осадѣ и бомбардированіи; 5) о шпіонахъ; 6) о военно-плѣнныхъ и 7) о некомбатантахъ и раненыхъ.

Во второмъ отдѣлѣ опредѣляется во 1-хъ, власть военная въ отношенія къ частнымъ лицамъ и во 2-хъ вопросъ о реквизиціяхъ и контрибуціяхъ. Затѣмъ третій отдѣлъ касается средствъ сообщенія между воюющими сторонами, парламентеровъ, капитуляцій и перемиріи. Послѣдній же отдѣлъ состоитъ всего только изъ трехъ статей и касается репрессалій.

Въ самомъ началѣ проекта поставлены пять общихъ положеній, въ которыхъ выраженъ основной взглядъ на международную войну, какъ онъ неоднократно былъ высказанъ въ правительственныхъ актахъ и господствуетъ въ наукѣ международнаго права. По мнѣнію нашего законовѣда, профессора Мартенса, цѣль этихъ общихъ положеній заключалась въ томъ, чтобы предупредить всякое сомнѣніе въ гуманности взгляда и намѣреніяхъ, вызвавшихъ въ жизнь самый проектъ.

Отзывы о послѣднемъ были въ свое время весьма лестны: См. *Lueder*. Der neueste Codifications Versuch, стр. 13;—*Lucas*. La Conférence de Bruxelles, стр. 2.—*Laveleye*. Les actes de la Conférence de Bruxeelas, стр. 9.

Болѣе подробныя свѣдѣнія см. въ книгѣ профессора Мартенса: «Восточная война и Брюссельская конференція 1874—78 г. стр. 87—141 и въ приложеніи III ко второй части этого сочиненія. *Прим. перевод.*

международное право двумя главными путями. Первый состоитъ въ созданіи извѣстныхъ принциповъ будущихъ международныхъ сношеній путемъ добросовѣстной кодификаціи существующихъ положеній; второй же стремится путемъ публикацій и предложеній вызвать народы къ обсужденію предлагаемыхъ законовъ, а слѣдовательно къ реформѣ международнаго права. Въ особенности два общества развиваютъ значительную дѣятельность на этомъ поприщѣ науки: 1) Association for the reform and codification of the law of nations и 2) Institut de droit international. Цѣль послѣдняго ясно опредѣляется изъ перваго параграфа устава этого общества, переводъ и текстъ котораго слѣдующій:

Институтъ международнаго права есть научное общество, безъ всякаго офиціальнаго характера.

Это общество имѣетъ цѣлью:

1) Содѣйствовать развитію международнаго права, стараясь сдѣлаться органомъ юридической совѣсти всего цивилизованнаго міра.

2) Формулировать общіе принципы и отсюда вытекающія научныя правила въ области международнаго права и заботиться о ихъ возможно большей популярности.

3) Участвовать во всякой серіозной попыткѣ для кодификаціи законовъ международнаго права.

4) Заботиться о томъ, чтобы принципы, признанные удовлетворяющими требованіямъ современнаго общества, получали надлежащую санкцію правительства (офиціальную).

5) Заботиться по мѣрѣ силъ и возможности о сохраненіи мира и въ военное время о соблюденіи воюющими законовъ веденія международной войны.

6) Изслѣдовать трудности, на которыя можетъ наталкиваться практика при толкованіи и примѣненіи извѣстнаго закона международнаго права и въ случаяхъ сомнительныхъ давать юридическіе совѣты съ надлежащими толкованіями законовъ.

7) Содѣйствовать публикаціями, публичными чтеніями и всѣми другими средствами торжеству принциповъ правды и гуманности, которыя должны управлять народами при взаимныхъ сношеніяхъ.

Французскій подлинный текстъ:

L'Institut de droit international est une association exclusivement scientifique et sans caractère officiel.

Il a pour but:

1) De favoriser les progrès du droit international, en s'efforçant de devenir l'organ de la conscience juridique du monde civilisé;

2) De formuler les principes généraux de la science, ainsi que les régles qui en dèrivent, et d'en répandre la connaissance;

3) De donner son concours à toute tentative sérieuse de codification graduelle et progressive du droit international.

4) De poursuivre la consécration officielle des principes qui auront été reconnu comme étant en harmonie avec les besoins des sociétés modernes;

5) De travailler, dans les limites de sa competenence; soit au maintien de la paix, soit à l'observation des lois de la guerre;

6) D'examiner les difficultés qui viendraient à se produire dans l'interprétation ou l'application du droit, et d'émettre, au besoin, des avis juridiques motivés dans les cas douteux ou contraversés;

7) De contribuer par des publications, par l'enseignement public et par tous les autres moyens, au triomphe des principes de justice et d'humanité qui doivent régir les relations des peuples entre eux.

III. Такъ какъ морское международное право отчасти составляется изъ частнаго государственаго права, то, само собою разумѣется, что всѣ источники послѣдняго должны въ то же время служить и источниками перваго.

§ 3.

Источники морскаго международнаго права.

Средневѣковыя книги въ области права.

Исходною точкою для современнаго морскаго международнаго права служили вѣроятно тѣ принципы морскихъ международныхъ отношеній, которые были слѣдствіемъ средневѣковой мор-

ской торговли и затѣмъ, постепенно совершенствуясь, достигли своего нынѣшняго развитія.

Что же касается до книгъ древней эпохи [1], то особеннаго

---

[1] Самые древнѣйшіе, какіе извѣстны намъ, суть законы *Trani*, изданные, какъ полагаютъ, въ 1063 г. подъ заглавіемъ: *Ordo et consuetudo maris*. Ни и одинъ текстъ этихъ законовъ не дошелъ до насъ. Законы *Amalfi* имѣли ту же участь; даже трудно утверждать, существовали ли они въ дѣйствительности. Если вѣрить *Azuni*, *Table Amalfitaine* признавалась всѣми итальянскими народами за самое мудрое законодательство изъ всѣхъ торговыхъ законовъ. Въ *Amalfi* существовалъ даже трибуналъ или адмиралтейскій судъ, власть котораго добровольно признавали всѣ націи полуострова Peninsule. Но Azuni не приводитъ никакого доказательства въ подтвержденіе своего мнѣнія. Какъ ни знаменитъ этотъ законъ, но—онъ совершенно затерянъ. Фактъ этотъ долженъ показаться страннымъ, въ особенности если мы примемъ во вниманіе, что, по словамъ нѣкоторыхъ писателей, Table Amalfilaine пользовалась очень большимъ значеніемъ и служила руководствомъ для всѣхъ коммерческихъ рѣшеній въ Неаполѣ еще въ 1570 г. Какъ допустить, чтобы такой знаменитый законъ, бывшій еще въ силѣ цѣлое столѣтіе послѣ изобрѣтенія книгопечатанія въ концѣ XVI ст. могъ быть совершенно затерянъ? Фактъ этотъ представляется мало вѣроятнымъ; по мнѣнію Hautefeuille, надобно скорѣе думать, что *Table Amalfitaine* есть ничто иное, какъ нѣсколько измѣненный законъ римскій или даже законъ *Trani*. Изъ другихъ мѣстностей, гдѣ разрабатывались морскіе законы, слѣдуетъ также упомянуть и городъ Марсель, бывшая Фокейская колонія въ южной оконечности Галліи, знаменитый своимъ мореплаваніемъ и торговлею еще задолго до вторженія варваровъ. Подъ римскимъ владычествомъ, которому подпалъ и онъ, Марсель съумѣлъ сохранить нѣкоторую долю своей свободы; и если не вполнѣ, то почти вполнѣ съумѣлъ освободиться изъ подъ ига варваровъ. Колонія эта никогда не переставала заниматься морскою торговлею и весьма рано уже имѣла свои спеціальные морскіе торговые законы. Мы имѣемъ книгу марсельскихъ статутовъ (Statuts de Marseille); время изданія ея относится къ 1256 г., но она сама представляетъ доказательство того, что большинство ея постановленій было заимствовано изъ законодательства предшествовавшаго и очень древняго.

Марсель всегда отличался своею умѣренностію и справедливостію; онъ почти никогда не принималъ добровольнаго участія въ распряхъ и войнахъ, опустошавшихъ Средиземное море въ средніе вѣка. Законы его всегда грозили смертною казнію за разграбленіе имуществъ, потерпѣвшихъ крушеніе и за торговлю оружіемъ съ невѣрными; фактъ достойный замѣчанія, что оба эти запрещенія уважались гражданами этого города. Морское законодательство Марселя, безъ всякаго сомнѣнія, восходитъ къ временамъ болѣе отдаленнымъ, чѣмъ законодательства Trani и Amalfi.

Въ 1099 г. рыцари крестовыхъ походовъ, утвердившіеся на Востокѣ, издали подъ заглавіемъ *Іерусалимскія Ассизы* (*Assises de Ierusalem*), кодексъ законовъ, достаточно полный для того времени. Онъ былъ раздѣленъ на 2 части: *баронскіе ассизы* (*les assises des barons*) и *мѣщанскіе ассизы* (*les assises de bourgeois*). Перенесенные на Кипръ, законы эти были затеряны первый разъ и возстановлены Амори (Amaury), а въ 1194 г. они были затеряны и вторично возстановлены

вниманія заслуживаютъ только законы о морскомъ правѣ Им-

Жаномъ-Ибелиномъ (Jean d'Ibelin). По всему вѣроятію, каждое изъ этихъ изданій внесло какое нибудь измѣненіе въ первоначальный текстъ, который мы такимъ образомъ не можемъ и опредѣлить. Ассизы сохранялись на Кипрѣ даже подъ венеціанскимъ владычествомъ. Въ 1535 г. венеціанская синьерія (Seigneurie) приказала перевести ихъ на итальянскій языкъ, который сдѣлался общимъ языкомъ всѣхъ жителей. Въ мѣщанскихъ ассизахъ (assises des bourgeois) находится весьма немного постановленій, относящихся къ торговлѣ и мореплаванію. Общимъ руководящимъ правиломъ служили обычаи: французскіе, греческіе и итальянскіе; ассизы же примѣнялись только къ такимъ случаямъ, которые именно они предусматривали.

Изъ числа постановленій іерусалимскихъ ассизовъ, слѣдуетъ указать на три: первое, содержащееся въ главахъ 41 и 45, опредѣляетъ отношенія грузоотправителя къ хозяину корабля. Договоръ фрахта былъ очень древній, но онъ былъ опредѣленъ совершенно спеціальнымъ образомъ; потому что торговецъ сопровождалъ свой грузъ. Постановленіе о которомъ здѣсь говорится какъ бы указываетъ на то, что около этого времени грузоотправители начинаютъ переставать отправляться вмѣстѣ съ своими товарами; это нововведеніе, вызванное безъ сомнѣнія развитіемъ торговли, необходимо должно было совершенно измѣнить отношеніе между капитаномъ корабля и грузоотправителемъ. Гл. 44 воспрещаетъ торговлю оружіемъ съ невѣрными и назначаетъ очень строгія наказанія за нарушеніе сего. Наконецъ въ 46 гл., Амори говоритъ о спасеніи предметовъ, потерпѣвшихъ кораблекрушеніе, и требуетъ, чтобы они были возвращены вполнѣ ихъ собственнику. По этому закону, всѣ торговыя и морскія дѣла были подчинены спеціальной юрисдикціи, которая ни въ какомъ случаѣ не могла допускать судебнаго поединка (combat judiciaire).

Въ теченіе XII и XIII ст. морская торговля сдѣлала огромные успѣхи; цивилизація быстро распространялась; появились новыя потребности, которыя требовали новыхъ законовъ. Каждый морской городъ скоро имѣлъ уже свои собственные. Но здѣсь слѣдуетъ прибавить, что намъ едва извѣстны даже названія большинства этихъ кодексовъ.

Статуты Пизы, изданные въ 1160 г. были возобновлены и дополнены въ 1225 г. Первые законы Венеціи намъ совершенно неизвѣстны; нѣкоторые писатели полагаютъ, что этотъ городъ, столь могущественый своимъ флотомъ,—не имѣлъ никакаго спеціальнаго законодательства и до половины XIII ст. довольствовался римскимъ правомъ. Отефейль однако полагаетъ болѣе основательнымъ думать, что предшествовавшіе спеціальные законы были затеряны. Въ 1255 г. появился *«Capitulaire nauticum»*—самый полный морской законъ, какой существовалъ въ то время, и который содержалъ въ себѣ 126 статей. Онъ опредѣлялъ всѣ подробности, употреблявшихся тогда въ морской торговлѣ, контрактовъ,—съ такою мудростію, которая могла быть только результатомъ опыта; но онъ не содержалъ ни одного постановленія, касавшагося международныхъ принциповъ.

Испанія также приняла участіе въ общемъ движеніи. Въ 1258 г. Іаковъ I издалъ въ Барцелонѣ одинъ, не имѣющій впрочемъ большаго значенія, законъ, содержаніе котораго было затеряно. Два года спустя, Альфонсъ X издалъ кодексъ, извѣстный подъ названіемъ *«Partidas»*, и содержавшій нѣсколько главъ посвященныхъ морскимъ дѣламъ. Содержаніе его намъ неизвѣстно.

ператора Юстиніана (1).

Всѣ изданныя отъ XII вѣка по Р. Х. книги о правѣ не имѣли въ свое время силы сборниковъ нынѣшнихъ законоположеній, но представляли собою только мнѣнія частныхъ лицъ, который однако весьма быстро достигали извѣстнаго авторитета и такимъ образомъ, за недостаткомъ государственныхъ законовъ, служили руководящею нитью при рѣшеніи споровъ въ области морскихъ международныхъ сношеній; въ особенности же при толкованіи принциповъ торговаго права. Впрочемъ для изученія современнаго морскаго международнаго права книги эти значительно потеряли свое первоначальное значеніе, что впрочемъ не должно насъ особенно удивлять, такъ какъ въ то отдаленное время еще не было полнаго сознанія всей той пользы и важности, которую представляетъ собою сборникъ подобныхъ юридическихъ правилъ.

Тожество нѣкоторыхъ выводовъ въ различныхъ книгахъ международнаго права объясняется универсальнымъ характеромъ морскихъ отношеній народовъ между собою.

Изъ сочиненія Hautefeuilee: Histoire des origines, des progrés et des variations du droit maritime international. 2 ed. Paris 1869. *Прим. переводчика.*

(1) Законы о торговлѣ и мореплаваніи, составленные по повелѣнію императора Юстиніана, заключаютъ въ себѣ весьма небольшое число постановленій, могущихъ обратить на себя наше вниманіе. Всѣ они носятъ характеръ законовъ, изданныхъ какъ бы для имперіи, обнимающей всю вселенную. Законъ *de navibus non excusandis*, — совершенно справедливъ и пригоденъ для подданныхъ того государя, который его издалъ, но дурно примѣненный впослѣдствіи, онъ сдѣлался источникомъ права, примѣняемаго народами къ иностраннымъ кораблямъ и извѣстнаго въ новѣйшихъ языкахъ подъ названіемъ права ангаріи (droit d'engarie,—объясненіе см. ниже, примѣчаніе къ стр. 21).

Постановленія, относящіяся къ кораблекрушеніямъ строго воспрещаютъ разграбленіе имуществъ, выброшенныхъ бурею. Такъ напримѣръ loi 3. pp ad legem Corneliam, de Siccariis, назначала смертную казнь всѣмъ, кто утаивалъ вещи, спасенныя послѣ кораблекрушенія. Императоръ Левъ измѣнилъ это наказаніе и назначилъ денежный штрафъ, равный четверной стоимости утаенныхъ предметовъ.

Впослѣдствіи римскіе законы были измѣнены варварами. Такъ напримѣръ Вестготы, утвердившіеся въ южной части Галліи, издали собраніе законовъ, основанныхъ, безъ сомнѣнія, на древнемъ правѣ, но отличавшихся отъ него въ нѣкоторыхъ пунктахъ. Теодорихъ въ Италіи издалъ одинъ эдиктъ, измѣнившій римскіе законы; морской торговлѣ была посвящена только всего одна 109 статья. См. вышеозначенное сочиненіе Hautefeuille).

Прим. переводчика.

Болѣе всего издавалось этихъ книгъ въ нижеслѣдующихъ трехъ раіонахъ торговаго мореплаванія:

А) Средиземное море.

Начиная отъ самаго древняго времени, до открытія Америки, Средиземное море было центромъ морской торговли. Въ книгѣ Consolato del mare (Морскаго Консулата) можно найти всѣ нормы и правила морскаго права, которыя въ свое время были приняты почти всѣми государствами, омываемыми водами Средиземнаго моря; время появленія этой книги съ точностью опредѣлить нельзя, но вѣроятно она появилась въ свѣтъ въ XIII или въ XIV вѣкѣ на Каталонскомъ нарѣчіи. Сначала она носила названіе: «Собраніе узаконеній для Барцелоны»; названіе же Consolato del mare она получила только въ XV вѣкѣ вѣроятно потому, что консулы считали необходимымъ составить сборникъ морскихъ узаконеній. Что же касается до мѣста появленія этой книги въ свѣтъ, то, по мнѣнію однихъ ученыхъ, этимъ мѣстомъ слѣдуетъ считать Барцелону, по мнѣнію же другихъ—Марсель. Первое печатное изданіе этой книги появилось въ Барцелонѣ въ 1494 г.

Это объемистое сочиненіе имѣетъ для современнаго европейскаго морскаго права такое же значеніе, какое имѣютъ законы императора Юстиніана для современнаго гражданскаго права; даже государства, обладающія кодифицированнымъ морскимъ правомъ, смотрятъ на него съ большимъ уваженіемъ и нерѣдко, при толкованіи и примѣненіи законовъ международнаго права, ссылаются на вышеупомянутое сочиненіе Consolato del mare (Морской Консулатъ).

[Не смотря на свою давность, это сочиненіе до сихъ поръ играетъ важную роль въ практикѣ международнаго права. Оно не создавало никакаго права, никакаго новаго обычая; оно констатировало только тѣ, которые, въ моментъ его изданія, существовали уже болѣе или менѣе давно. Самое же время его изданія, какъ уже сказано выше, весьма неопредѣленно. Согласно писа-

телю Pardessus [1], Консулатъ былъ обнародованъ, самое раннее въ концѣ XIII столѣтія и самое позднее—около половины XIV вѣка.

Изъ нормъ права, выраженныхъ въ Консулатѣ, особеннаго вниманія заслуживаетъ тотъ принципъ, по которому непріятельская собственность, находившаяся на нейтральномъ кораблѣ,—подлежала захвату. Хозяинъ корабля, на допросъ крейсера, долженъ былъ объявить: имѣетъ ли онъ въ числѣ своего груза предметы, принадлежащіе противнику, и если онъ таковые имѣлъ, то долженъ былъ слѣдовать за крейсеромъ въ тотъ портъ, куда этому послѣднему заблагоразсудится его привести, для того, чтобы освободить его отъ товаровъ, подлежавшихъ захвату; въ случаѣ отказа—крейсеръ имѣлъ право пустить ко дну нейтральный корабль. Во всѣхъ остальныхъ случаяхъ, воюющій долженъ былъ оставить корабль и ту часть груза, которая не принадлежала его противнику, свободною; кромѣ того, онъ долженъ былъ заплатить неустойку за захваченные предметы.

Для насъ оченъ важно подробно констатировать постановленія Консулата, или вѣрнѣе, тѣ обычаи, которые онъ освящалъ, ибо мы увидимъ, что нѣсколько столѣтій спустя, подъ предлогомъ исполненія этихъ постановленій, положеніе нейтральныхъ мореплавателей было очень стѣснено. Достаточно сравнить 276 ст. [2] Консулата съ принципами, изложенными въ 1-й части для того чтобы видѣть, что постановленія Консулата безусловно противны

[1] См. Collection des lois anterieures ect. tome II. ch. p. 35. *Пр. пер.*

[2] Вотъ текстъ 276 статьи консулата въ томъ видѣ, какъ она приведена у Pardessus: «если вооруженный корабль, идущій, или возвращающійся, или занимающійся корсарствомъ (étant en course), встрѣчаетъ купеческій корабль... если взятый корабль принадлежитъ къ числу дружественныхъ, тогда какъ находящіеся на немъ товары принадлежатъ врагамъ,—то адмиралъ вооруженнаго корабля можетъ остановить его и заставить принести къ нему все то, что принадлежитъ непріятелямъ, съ тѣмъ однако условіемъ, что адмиралъ долженъ заплатить хозяину этого корабля весь фрахтъ, который этотъ послѣдній долженъ-бы былъ получить, если бы доставилъ грузъ по назначенію... Если хозяинъ корабля, не смотря на приказаніе адмирала, будетъ отказываться доставить непріятельскіе товары, находящіеся на его кораблѣ въ такія мѣста, гдѣ взявшіе его будутъ въ безопасности, то адмиралъ можетъ, или самъ пустить, или приказать пустить его ко дну, спасши предварительно людей, находящихся на кораблѣ... Но надо знать: весь-ли грузъ, или большая его часть принадлежитъ непріятелю. *Пр. пер.*

естественному закону. Происхожденіе ихъ нельзя не узнать. Воюющіе примѣняли къ народамъ иностраннымъ и независимымъ римскій законъ, изданный императорами для своихъ подданныхъ.

Консулатъ не есть формальный актъ; онъ не есть даже внутренній законъ какого нибудь народа; онъ есть простой сборникъ обычаевъ, принятыхъ большинствомъ прибрежныхъ націй Средиземнаго моря. Онъ никогда и не отъ какой верховной власти не получалъ санкціи, и каково бы ни было его значеніе, какъ законодательства торговаго,—онъ не имѣетъ никакой силы какъ актъ международный. 274 и 276 статьи, относящіяся къ непріятельской собственности, находившейся на нейтральныхъ корабляхъ, и къ нейтральнымъ товарамъ, находившимся на непріятельскомъ кораблѣ, суть единственныя изъ всего сборника, которыя относятся къ международнымъ сношеніямъ во время войны. Обычай, освящаемый ими по первому вопросу,—вполнѣ согласенъ съ варварствомъ эпохи; право, предоставляемое крейсеру пустить ко дну нейтральный корабль,—служитъ тому доказательствомъ.

Ученые много занимались вопросомъ о мѣстѣ и времени появленія этого сочиненія; тоже можно сказать и относительно его автора. Но всѣ ихъ труды остались безплодными. Если изъ числа всѣхъ «этихъ мнѣній, дозволено будетъ выбрать одно, то слѣдуетъ остановиться на слѣдующемъ: Консулатъ есть произведеніе многихъ, глубоко просвѣщенныхъ и опытныхъ во всемъ, что касается морской торговли,—людей, которые послѣдовательно изложили въ этой книгѣ результаты наблюденій и изученій, сдѣланныхъ ими въ разныхъ мѣстахъ и въ разное время. Консулатъ въ первоначальномъ своемъ видѣ далеко не былъ такъ полонъ; онъ совершенствовался и пополнялся постепенно, и наконецъ народы, занимавшіеся мореплаваніемъ, пораженные мудростію его постановленій,—приняли его для руководства. Время изданія, равно какъ и авторы его не были, да и не могли быть, одни; цѣлое столѣтіе, можетъ быть, было употреблено на его составленіе. Что касается мѣста изданія, то только Марсель или Барцелона могутъ оспаривать честь быть его родиной.

Такимъ образомъ, какъ замѣчено выше, Консулатъ не составлялъ закона. Нигдѣ, ни въ какой странѣ онъ не имѣлъ законо-

дательнаго характера; никакой государь не издавалъ его въ своемъ государствѣ. Онъ представляетъ простое собраніе обычаевъ, принятыхъ прибрежными народами Средиземнаго моря. Въ эпоху, когда онъ появился, онъ составлялъ собою самое полное собраніе, какое когда нибудь существовало относительно морской торговли. На его постановленіяхъ лежалъ отпечатокъ той практической мудрости, вслѣдствіе которой онъ былъ принятъ почти всѣми морскими народами. Многія изъ этихъ постановленій послужили основаніемъ французскому ордонансу 1681 года и, слѣдовательно, торговому кодексу, дѣйствующему въ настоящее время во Франціи и въ большей части Европы.

Если разсматривать Консулатъ какъ морской торговый институтъ, то нельзя слишкомъ похвалить эту компиляцію, которая и до сихъ поръ служитъ основаніемъ новѣйшихъ законодательствъ. Въ ней господствуетъ нѣкоторая сбивчивость; статьи, говорящія объ одномъ и томъ же предметѣ—отдѣлены одна отъ другой и разбросаны случайно; но постановленія его — полны мудрости. Такая несистематичность подтверждаетъ высказанное мнѣніе относительно составленія и происхожденія этого сборника. Если, наоборотъ, захотятъ разсматривать Консулатъ, какъ источникъ международнаго закона, не смотря на то, что онъ не имѣетъ ни одного изъ спеціальныхъ и существенныхъ признаковъ формальныхъ актовъ, и что слѣдовательно онъ не можетъ имѣть никакой силы,—то можно съ увѣренностью сказать, что онъ былъ источникомъ самыхъ серьезныхъ заблужденій и ошибокъ.

Съ этой послѣдней точки Гюбнеръ (Hubner) весьма энергично отвергалъ его силу. Противники этого великаго писателя были неправы, думая, что онъ не зналъ Консулата и что онъ говорилъ о немъ, никогда не изучавъ его.

Въ теченіе этихъ нѣсколькихъ столѣтій, когда Европа дѣлала громадныя усилія, чтобы выйти изъ мрака варварства,—сѣверныя и западныя націи не оставались праздными; онѣ также старались регламентировать свою торговлю и свое мореплаваніе ([1])].

([1]) Изъ сочиненія Hautefeuille: «Histoire des origines, des progrès et des variation du droit maritime international». 2 éd. Paris 1869.

B) Атлантическій океанъ.

Морскія права Атлантическаго океана, въ особенности же права западныхъ французскихъ морскихъ портовъ, довольно подробно излагаются въ сочиненіи Rooles d'Oléron, (¹) которое, какъ нѣкоторые предполагаютъ, было издано въ 1100 г. на старо-французскомъ діалектѣ. Впрочемъ значеніе этой книги въ области морскаго права вообще идетъ далеко тѣхъ мѣстъ, для которыхъ она была предназначена; Rooles d'Oléron служитъ не только источникомъ современнаго французскаго и англійскаго морскаго права, но и вообще международнаго права. Морское право города Дамме (jugement de Damme) или какъ ихъ называли «lois de Westcapelle» представляетъ собой не болѣе, какъ буквальный переводъ 24 статей книги Rooles d'Oléron для потребностей Нидерландовъ.

C) Нѣмецкое и Балтійское моря.

Главнымъ основаніемъ для современнаго нѣмецкаго и скандинавскаго морскаго права служила книга: «Морское право города Висби», написанная на нижнесаксонскомъ нарѣчіи; это объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что во второй половинѣ XIV

(¹) Это сочиненіе спеціально предназначалось для плаванія въ океанѣ и въ сѣверныхъ моряхъ. Подобно Консулату, оно не представляло собою законовъ; никакая государственная власть не участвовала въ его изданіи. Оно приводитъ только простой сборникъ обычаевъ, который, вслѣдствіе мудрости своей, былъ принятъ почти всѣми мореплавателями. Имя автора, равно какъ и отечество его, тоже неизвѣстны. Заглавіе заставляетъ думать, что сборникъ этотъ появился сперва на маленькомъ островкѣ Олеронъ, торговля котораго была довольно распространена въ ту эпоху; но предположеніе это ничѣмъ не доказывается. Эта компиляція не содержитъ никакого международнаго постановленія. Первоначально она состояла изъ 25 статей; англичане прибавили къ нимъ 10 новыхъ. Компиляція эта перешла въ Испанію и Фландрію, гдѣ первоначальныя статьи получили названіе «lois de Westcapelle» или «jugement de Damme»; наконецъ, на берегахъ Балтики, смѣшавшись съ нѣкоторыми голландскими обычаями,—она получила названіе: «lois de Wisbuy». Къ началу XVI ст. «les Rôoles d'Oléron» были увеличены въ одной только Франціи, четвертою частью, состоявшею изъ 21 статьи, исключительно посвященныхъ кораблекрушенію, останкамъ кораблей,

вѣка морская торговля нѣмецкихъ городовъ, принадлежащихъ къ Ганзейскому союзу, была вѣроятно преобладающею на этихъ моряхъ ([1]).

II. Во всѣхъ кадифицированныхъ книгахъ о морскомъ правѣ, которыя, послѣ среднихъ вѣковъ, были въ изобиліи изданы въ особенности Германіею, морскія международныя отношенія играли еще меньшую роль, чѣмъ въ вышеупомянутыхъ книгахъ о правѣ. Исключеніе изъ этого, почти общаго вездѣ, явленія составляетъ только французская книга l'Ordonance pour la marine отъ 1681 года, которая весьма подробно разсматриваетъ всѣ вопросы морскаго права; эта книга даже до настоящаго времени имѣетъ нѣкоторое практическое значеніе для французскихъ морскихъ юристовъ. Впрочемъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что поставленныя въ ней нормы права отчасти заимствованы изъ другаго французскаго руководства подъ названіемъ: Guidon de la mer. Пять книгъ французскаго наказа (l'Ordonance de marine) по очереди разсматриваютъ слѣдующіе предметы: 1) положеніе объ офицерахъ Адмиралтейства ([2]) и о ихъ юрисдикціи (des officiers de l'amirauté et de leur jurisdiction); 2) положеніе о морскихъ чинахъ и о морскихъ судахъ (des gens et des bâtiments de mer); 3) положеніе о морскихъ контрактахъ и о морскихъ обязательствахъ (des contrats maritimes); 4) о портовой полиціи, о морскихъ

потерпѣвшихъ крушеніе и вообще предметамъ, выброшеннымъ на берегъ, т. е. *береговому праву*.

Другое собраніе морскихъ обычаевъ, подъ названіемъ *«les Coutumes d'Amsterdam, d'Enchuyssen et de Stavern»* появилось въ Голландіи въ XIV ст.; въ значительной части, оно есть воспроизведеніе или подражаніе «Rooles d'Oléron».
Прим. переводчика.

([1]) Морское право города Висби содержало 66 статей, изъ которыхъ 25 (отъ 15 до 39), за исключеніемъ перемѣны названія мѣстностей, — суть буквальная копія *«Rooles d'Oléron»*; другія, сходны съ постановленіями *«Coutume d'Amsterdam»*; но трудно узнать, который изъ двухъ сборниковъ послужилъ образцомъ для другаго. Эти акты касаются исключительно частнаго мореплаванія и не представляютъ никакого интереса съ точки зрѣнія международнаго права.

Такое большое число сборниковъ обычаевъ доказываетъ развитіе торговли; но ни одинъ изъ нихъ не имѣетъ законнаго, легальнаго характера; коммерческіе судьи слѣдовали этимъ писаннымъ обычаямъ, которые были выраженіемъ опытности ихъ предшественниковъ и отвѣчали нуждамъ ихъ согражданъ.
Прим. переводчика.

([2]) Конечно не въ смыслѣ нашихъ торговыхъ офицеровъ. *Прим. перев.*

прибрежьяхъ и о рейдахъ (de la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer); 5) о морской рыбной ловлѣ (de la pêche qui se fait en mer).

III. Кромѣ того, богатый матеріалъ для изученія морскаго международнаго права даютъ такіе морскіе договоры и трактаты, въ которыхъ дѣлается какое нибудь соглашеніе по международнымъ вопросамъ. Къ такимъ актамъ въ особенности принадлежатъ торговые договоры, договоры о плаваніи судовъ, договоры о рыбной ловлѣ и наконецъ консульскія конвенціи. Въ новѣйшихъ торговыхъ и промышленныхъ договорахъ преимущественно говорится о слѣдующемъ: о взаимномъ допущеніи какъ торговыхъ, такъ и военныхъ судовъ въ портъ договаривающихся сторонъ; право убѣжища (право азиля—Asylrecht) въ особенныхъ случаяхъ, преимущественно же при кораблекрушеніи или при другомъ морскомъ несчастіи; оказываніе въ портахъ всевозможныхъ услугъ кораблямъ договаривающихся сторонъ; правила о каботажѣ; признаніе за кораблемъ той національности, флагъ которой на немъ поднятъ, равно какъ признаніе дѣйствительности корабельныхъ бумагъ, сообразно ихъ національности; распоряженія касательно выгрузки и нагрузки судовъ, правила о повинностяхъ, которыя слѣдуетъ взимать съ судовъ, т. е. правила, касающіяся портоваго, маячнаго, лоцманскаго, гаванскаго и пр. сбора; положеніе о пошлинахъ; соглашеніе о юрисдикціи и о полицейскихъ мѣрахъ относительно командъ съ судовъ договаривающихся сторонъ,—соглашеніе о помощи при кораблекрушеніи, при пожарахъ и пр. несчастіяхъ; положенія объ эмбарго и ангаріи (1), соглашеніе

(1) Эмбарго представляетъ собою одну изъ формъ репрессалій, имѣющую наибольшее отношеніе къ морской части; это есть ничто иное, какъ секвестръ, налагаемый на находящіеся въ гавани или на рейдахъ корабли того государства, которое отказало намъ въ исполненіи нашихъ справедливыхъ требованій.

По мнѣнію Ортолана, къ Эмбарго не относится тотъ случай, когда купеческіе корабли дружественной или нейтральной державы задерживаются нѣкоторое время въ гавани съ единственною цѣлью сохранить въ секретѣ нѣкоторыя происшествія, или морскія операціи, преждевременная огласка которыхъ могла-бы компрометировать государство, которому принадлежитъ гавань.

Отъ Эмбарго надобно отличать еще такъ называемую *ангарію* (angarie) т. е. тотъ случай, когда воюющее государство захватываетъ нейтральныя купеческія суда, стоящія въ его гавани, и употребляетъ ихъ для перевозки матерьяловъ и

относительно правъ военныхъ судовъ договаривающихся; выдача дезертировъ съ торговыхъ и военныхъ судовъ, положенія о морскомъ церемоніалѣ; соглашеніе относительно поведенія въ случаѣ, если одна изъ договаривающихся сторонъ будетъ въ войнѣ съ третьей державой, подписавшей обязательство извѣстнаго договора; особеннаго вниманія заслуживаютъ договоры касательно призоваго права, блокады, военной контрабанды и права осмотра или визитаціи.

Всѣ консульскіе договоры о торговлѣ и мореплаваніи, заключенные представителями Германской имперіи и имѣющіе еще до сихъ поръ надлежащую силу, напечатаны въ книгѣ: «Германскіе консульскіе договоры», которая представляетъ собою собраніе всѣхъ нынѣ дѣйствующихъ договоровъ, заключенныхъ съ иностранными государствами Германскою Имперіею, прежнимъ Сѣверо-Германскимъ союзомъ и бывшимъ Цольферрейномъ (Zollverein) касательно правъ и обязанностей консуловъ. Берлинъ 1878 г. («Deutsche Consular-verträge. Abdruck der vom deutschen Reiche, vom früheren norddeutschen Bunde, vom früheren deutschen Zoll-und Handels-verein und von einzelnen deutschen Bundesstaaten mit auswärtigen Staaten über die Befugnisse der Consuln abgeschlossenen, zur Zeit in Kraft bestehenden Vereinbarungen. Berlin 1878»). Въ этомъ сборникѣ собраны всѣ торговые, промышленные, дружественные и особенные консульскіе договоры съ Аргентинской республикой, Боливіей, Чили, Китаемъ, Калумбіей, Коста Рикой, Даніей, Доминиканской республикой, Франціей, Греціей, Великобританіей и Ирландіей, Гуэтемала, Италіей, Японіей, Либеріей, Мексикой, Нидерландами, Австро-Венгріей, Персіей, Португаліей, Россіей, Сальвадоромъ, Швеціей и Норвегіей, Сіамомъ, Испаніей, Тонга, Турціей, Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами и Занзибаромъ. Къ нимъ недавно присоединились: дружественный договоръ съ Гавайскими островами отъ $\frac{\text{21 Марта}}{\text{19 Сентября}}$ 1879 года, такой же договоръ съ островами Самоа [1]

вообще для своихъ военныхъ надобностей, хотя и съ платой, но противъ согласія капитановъ. Во многихъ тратактахъ условлено не прибѣгать болѣе къ ангаріи. (см. Морское международное право соч. Ортолана переводъ Лохвицкаго стр. 86).

Прим. переводчика.

[1] Острова Самоа (Samoan Sslands), или *Навигаторскіе* состоятъ изъ 8 малыхъ острововъ и находятся въ Тихомъ океанѣ между широтой: сѣверной 13°30′ и южной 14°30′, долгота западная отъ 168 до 173°. Ихъ населеніе со-

отъ 24 Января 1879 года и торговая конвенція съ Рымыніей отъ 14 Ноября 1877 года.

Кромѣ того командиромъ военнаго корабля «Ariadne» заключены, по примѣру другихъ государствъ, въ 1878 году нѣкоторыя конвенціи съ предводителями различныхъ группъ острововъ Тихаго океана, именно 12 Ноября 1878 года съ королемъ острововъ Эллиса (Ellice-Inseln) Якопо-Фунафути и 29 числа того же мѣсяца съ главнымъ предводителями острововъ Ялуитъ (Yaluit) и группою Раликъ (Ralick) (часть острововъ Маршальскихъ) (¹).

Къ этимъ договорамъ принадлежитъ также протоколъ для урегулированія торговли и мореплаванія въ архипелагѣ острововъ Зулу, составленный по общему соглашенію представителей Германіи, Испаніи и Великобританіи 23 Мая 1877 г. (²).

Особенное значеніе для урегулированія морскихъ отношеній народовъ имѣютъ коллективные договоры всѣхъ временъ, въ которыхъ выражаются соглашенія по какимъ нибудь морскимъ вопросамъ. Къ этимъ договорамъ принадлежать:

1) Декларація отъ 1780 и 1800 годовъ Россіи о правахъ и обязанностяхъ нейтральныхъ государствъ во время морской войны, извѣстныя подъ именемъ декларацій о вооруженномъ нейтралитетѣ, (³) которыя, какъ извѣстно, были приняты всѣми сѣверными государствами.

2) Парижская декларація отъ 16 Апрѣля 1856 года, подписанная при заключеніи мира въ 1856 году (Великобританіей, Франціей, Италіей, Россіей, Турціей, Пруссіей и Австріей) и принятая впослѣдствіи почти всѣми морскими державами, исключая Испаніи, Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и Мексики. (См. приложеніе VI). Эта декларація отчасти повторяетъ тѣ же

ставляетъ 550,000 жителей; пространство, занятое островами—2,650 кв. миль Жители ведутъ довольно значительную торговлю съ европейцами. Туземные предметы добыванія: кофе, арарутъ, какао и пр.

Прим. переводчика.

(¹) См. Собраніе узаконеній Германской Имперіи отъ 1879 года № 239.

(²) Приказы по германскому морскому министерству отъ 1877 года стр 74.

(³) См. de Cussy, томъ II. стр. 34. Объ этой деклараціи будетъ ниже кое что упомянуто.

принципы, по поводу которыхъ состоялось соглашеніе между сѣверными державами еще въ 1780 году ([1]).

3) Лондонская конвенція отъ 13 Іюля 1841 года касательно закрытія входа въ Босфоръ и Дарданеллы для военныхъ судовъ всѣхъ націй. Эта конвенція была въ нѣкоторыхъ частностяхъ измѣнена во время парижскаго мира (30 Марта 1856 года) и на Лондонской конференціи (13 Марта 1871 года.)

4) Лондонскій договоръ отъ 20 Декабря 1841 года между тогдашними пятью великими державами Европы касательно уничтоженія торговли африканскими неграми; но Франціей этотъ договоръ не былъ ратификованъ. На мѣсто прежней Пруссіи въ число договаривающихся государствъ 29 Марта 1879 года вступила Германская Имперія. (См. приложенія II и III).

5) Дополнительныя статьи къ Женевской Конвенціи 1864 года объ облегченіи участи раненыхъ во время войны, изданныя 20 Октября 1868 года, въ которыхъ отъ 6 до 13 статьи опредѣляются законы веденія морской войны (см. приложеніе X. и § 37 VII).

IV. Богатый матеріялъ при опредѣленіи принциповъ морскаго международнаго права мы кромѣ того находимъ въ тѣхъ законахъ, положеніяхъ, узаконеніяхъ, инструкціяхъ и пр. отдѣльныхъ государствъ, въ которыхъ отчасти говорится о международныхъ отношеніяхъ. Мы уже упомянули о морскомъ наказѣ Людовика XIV отъ 1681 года (L'ordonnace pour la Marine). Далѣе заслуживаютъ вниманія: положенія о каперствѣ, законы о призахъ и призовомъ судопроизводствѣ, консульскія постановленія отдѣльныхъ госу-

---

([1]) Главныя начала этой декларацін были слѣдующія:

1) Нейтральные корабли могутъ плавать свободно изъ порта въ портъ и по берегамъ воюющихъ націй;

2) Товары, принадлежащіе подданнымъ воюющихъ государствъ, будутъ свободны на нейтральныхъ корабляхъ, исключая контрабанды;

3) Императрица въ опредѣленіи послѣдней (контрабанды) держится постановленаго въ 10-ой и 11-ой статьяхъ своего торговаго трактата съ Англіей, распространяя это обязательство на всѣ воюющія державы;

4) Блокируемымъ портомъ будетъ признаваться только такой, войти въ который существуетъ явная опасность чрезъ распоряженіе атакующей державы кораблей тутъ находящихся и въ достаточно близкомъ разстояніи. (Подлинный текстъ см. въ приложеніи). *Прим. переводчика.*

дарствъ, объявленія о нейтралитетѣ; изъ англійской и американской практики всего замѣчательнѣе Foreign Enlistements Acts. Всѣ эти документы заслуживаютъ еще бо́льшаго вниманія въ тѣхъ случаяхъ, когда въ нихъ приходятъ къ одинакому рѣшенію при изслѣдованіи одного и тогоже спорнаго международнаго вопроса([1]). Подобнымъ образомъ напримѣръ англійскія правила 1862 г. о предупрежденіи столкновеній судовъ на морѣ послужили впослѣдствіи образцомъ положеній для всѣхъ цивилизованныхъ морскихъ государствъ, такъ какъ соблюденіе изложенныхъ въ нихъ правилъ было въ интересѣ всѣхъ государствъ ([2]).

V. Судебный приговоръ въ области вопросовъ международнаго права; въ особенности же въ призовыхъ дѣлахъ, авторитетъ которыхъ, впрочемъ, ставится нѣкоторыми англійскими и американскими практиками и публицистами слишкомъ высоко ([3]).

Призовые суды не могутъ считаться международными судебными учрежденіями; хотя главною руководящею нитью имъ должно служить народное право, но весьма часто эти суды стараются при рѣшеніи споровъ примѣнять частные законы своего отечества, которые, какъ извѣстно, не всегда согласуются съ требованіями международнаго права. Само собою разумѣется, что въ тѣхъ случаяхъ, когда извѣстныя международныя конвенціи или договоры обязываютъ государство уважать требованія междуна-

([1]) «When the institutes of great maritime countries agree upon a question of International law, they constitute a tribinal from which there can rarely, if ever, be any appeal. Phillimore, I. § 56. (Если институты великихъ морскихъ державъ приходить къ единогласному рѣшенію по какому нибудь вопросу морскаго международнаго права, то они этимъ самымъ какъ бы создаютъ трибуналъ, къ авторитету котораго возможно тоже всегда обращаться.)

([2]) Наши правила о предупрежденіи столкновеній судовъ на морѣ см. приложеніе IV. *Прим. переводчика.*

([3]) См. Vernon Harcourt (Historicus). Этотъ публицистъ въ своихъ лекціяхъ отъ 9-го и 30-го Іюня 1865 года въ обществѣ Соединенныхъ службъ о правахъ и обязанностяхъ нейтральныхъ въ военное время старался доказать важность для международнаго права рѣшенія англійскихъ призовыхъ судовъ; онъ находилъ страннымъ, что ни одинъ публицистъ континента не относится съ подобающимъ уваженіемъ и съ должнымъ вниманіемъ къ этимъ рѣшеніямъ. Причину такого печальнаго явленія, по его мнѣнію, слѣдуетъ искать въ томъ, что англійскій языкъ мало извѣстенъ этимъ континентальнымъ публицистамъ (!). (Французскій переводъ лекціи Harcourt см. въ Revue maritime et Coloniale т. 19, стр. 499 и томъ 20 стр. 425.)

роднаго права, призовые суды не могутъ примѣнять частные законы своего отечества. Впрочемъ эластичность многихъ принциповъ военно-морскаго права не мало служить къ тому, что каждое государство при ихъ толкованіи и примѣненіи старается изъ нихъ извлечь возможно бóльшую пользу (¹). По этому поводу Бульмерингъ совершенно вѣрно замѣчаетъ «Nous possédons de nombreuses décisions des tribunaux de prises; mais jusqu'a présent celles-ci ont rarement servi a faire un droit généralement en vigueur, parce qu'elles se basent trop sur un point de vue national, et sont inspirées par des intérêts nationaux—la conformité des décisions anglaises et américaines a peu d'importance internationale, puisque les tribunaux américains de l'aveu même des Anglais et des Americains, appliquent souvent, sinon presque toujours, le droit anglais». (Мы имѣемъ множество рѣшеній призовыхъ судовъ; но до сихъ поръ эти рѣшенія мало послужили къ созданію общаго международнаго права, потому что всѣ они слишкомъ много придерживаются національной точки зрѣнія и всѣ имѣютъ въ виду только свои личныя, національныя интересы—тожество американскихъ и англійскихъ рѣшеній призовыхъ судовъ имѣютъ мало значенія для международнаго права, потому что американскіе призовые суды, по признанію самихъ американцевъ, прибѣгаютъ очень часто, если не всегда, къ англійскому праву). Гефтеръ находитъ, что какъ бы ни былъ высокъ авторитетъ извѣстнаго призоваго суда, но принимать его рѣшенія безъ апеляціонно, какъ рѣшенія международнаго права, во всякомъ случаѣ невозможно (²). (См. выше § 2. II. 4). Нельзя однако не согласиться съ тѣмъ, что вполнѣ научныя и вмѣстѣ съ тѣмъ практичныя рѣшенія и выводы такихъ лицъ, какъ напримѣръ серъ Вильямъ Скоттъ (лордъ Стовель) или члена американскаго призоваго суда Стори, должны всегда служить драгоцѣннымъ матеріаломъ при рѣшеніи спорныхъ вопросовъ въ дѣлахъ призоваго судопроизводства.

VI. Гораздо бóльшее значеніе имѣютъ сочиненія нейтраль-

(¹) См. ниже.

(²) § 8; также Calvo, I. § 22 и Cauchy, II. стр. 147.

ныхъ публицистовъ по вопросамъ общаго народнаго и морскаго международнаго права.

VII. Вспомогательными средствами могутъ служить сборники различныхъ юридическихъ мнѣній и рѣшеній по вопросамъ права.

[Въ заключеніе разбора этого параграфа, намъ остается вмѣстѣ съ Гефтеромъ (1) признать, что европейское международное право естъ по преимуществу право неписанное въ юридическомъ смыслѣ этого слова. Оно еще ожидаетъ своей кодификаціи, попытки которой сдѣланы были до сихъ поръ только наукой (2). Содержаніе его составляютъ добровольно принятыя нормы, которыя или занесены въ международные договоры, или признаны одинаковыми декларацiями, равно какъ точнымъ и постояннымъ соблюденіемъ ихъ со стороны европейскихъ народовъ и ихъ правительствъ, или наконецъ, могутъ быть выведены изъ учрежденій, уровня цивилизаціи и изъ нравовъ этихъ народовъ. Если истинность какихъ нибудь началъ международнаго права сомнительна, то доказательствъ и подтвержденія ихъ надо искать въ исторіи, у авторитетовъ науки, наконецъ въ постановленіяхъ

(1) См. его сочиненіе «Европейское международное право» переводъ бар. К. Таубе, стр. 17.

(2) 28 Окт. 1792 г. Національное собраніе постановило издать декларацію международнаго права, составленіе которой было возложено на аббата Грегуара (Grégoire). Его проэктъ, заключавшій 21 статью, былъ представленъ въ 1795 г. Конвенту. Но Конвентъ, тогда уже начавшій отступать отъ системы изолированности и всемірной революціи, отвергъ этотъ проектъ. Онъ напечатанъ, съ критическими замѣчаніями на него Бентама и возраженіями на эту критику Изамбера (Isambert), въ изданныхъ этимъ послѣднимъ въ 1823 г. Annales politiqous Introduction, *in fine*. Вѣрныя замѣчанія сдѣланы также Мартенсомъ, къ его Einleitung in das europäische Völkerrecht von 1796, предисловіе, стр. V. и слѣд. Опытъ научной кодификаціи международнаго права сдѣлалъ Альфонсъ Доминъ-Петрушевичъ (de Domin-Petrushevecz), въ своемъ Précis d'un code du droit international. Leipzig. 1861, и болѣе удачно I. Г. Блюнчли: Das moderne Völkerrecht. Nördlingen. 1868.

Русскій переводъ сочиненія Блюнчли сдѣланъ со 2-го нѣмецкаго изданія 1872 г, В. Ульяницкимъ и А. Лодыженскимъ, подъ редакціей гр. Л. Камаровскаго и озаглавленъ: «Современное международное право цивилизованныхъ государствъ, изложенное въ видѣ кодекса» (Москва. 1876—1877). Къ переводу приложенъ прекрасно составленный гр. Камаровскимъ указатель литературы международнаго права.

судовъ, признанныхъ разрѣшить международные вопросы. При этомъ необходима разумная критика: иначе нельзя различить истины и заблужденій, изъ которыхъ не всегда свободны даже судебные приговоры].

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

МОРСКОЕ ПРАВО ВО ВРЕМЯ МИРА.

ГЛАВА I.

Верховныя права надъ моремъ.

§ 4.

Свобода моря.

I. Хотя въ древности нѣкоторыя могущественныя государства и старались пріобрѣсти за собою особенныя (частныя) права надъ извѣстными морями, но еще римское право ([1]) установило за моремъ право свободнаго его пользованія всѣми государствами ([2]). Мысль объ нѣкоторыхъ верховныхъ правахъ надъ

([1]) Многіе писатели, и преимущественно *Азуни* (Azuni), думали найти въ исторіи доказательство того, что древніе народы также заявляли притязаніе на господство надъ морями. Но примѣры, на которыхъ они основываютъ свое мнѣніе, кажутся мало убѣдительными. Писатели и поэты могли давать своему отечеству громкіе титулы *владычицы морей, повелительницы океановъ* и т. п. Кароагенъ могъ обнародовать законъ, воспрещавшій иностраннымъ кораблямъ останавливаться болѣе 5 дней въ портахъ Сициліи и Сардиніи, островахъ, господство надъ которыми онъ оспаривалъ; Римъ, наконецъ, могъ въ одномъ изъ трактатовъ ограничивать морскія силы своего побѣжденнаго соперника,—но ни одна изъ этихъ различныхъ націй не можетъ быть обвинена въ притязаніи на верховное господство надъ моремъ. *Прим. переводчика.*

([2]) См. римское право L. 2, § 1. D. de div. rer.:—Et quidem naturali jure omnium communia sunt illa: aër, aqua profluens et mare, et per litora maris; (По тому же естественному праву всѣ могутъ пользоваться: воздухомъ, водой и морскимъ прибрежьемъ; L. 3, § 7. D. de injuriis: «Et quidem mare commune omnium est et litora sicuti—aër. (И потому море, морское прибрежье и воздухъ

моремъ въ первый разъ появилась только въ средніе вѣка, т. е. именно въ то время, когда римскій императоръ, какъ властитель міра (т. е. папа римскій), силился доказать свое исключительное верховное право надъ океаномъ. *Современное международное право признаетъ за моремъ безусловную свободу.* Не смотря однако на это, еще въ послѣднее время многія государства старались доказать свое особенное право надъ извѣстнымъ моремъ и такимъ образомъ не хотѣли подчиниться современнымъ требованіямъ науки. Поэтому для ознакомленія съ разбираемымъ нами принципомъ возвратимся къ тѣмъ періодамъ исторіи, во время которыхъ были заявлены самыя широкія верховныя права надъ извѣстными морями.

II. Въ началѣ эпохи великихъ морскихъ открытій особенное значеніе для разбираемаго вопроса имѣетъ вмѣшательство римской куріи; извѣстно что папа Александръ VI издалъ въ 1493 году двѣ буллы, которыми онъ заявилъ свои верховныя права надъ всѣми вновь открытыми землями и островами соединенныхъ королевствъ Кастиліи и Аррагоніи (Испаніи). Кромѣ того эти буллы старались доставить папѣ также всѣ верховныя права надъ всѣми вновь открываемыми землями; при чемъ всѣ земли, лежащія по западную сторону меридіана острововъ Зеленаго мыса предоставить во владѣніе Испаніи, все же вновь открываемое по восточную сторону этого меридіана должно было быть причислено къ владѣніямъ Португаліи.

Еще долгое время спустя послѣ появленія этихъ буллъ, Испанія и Португалія старались доказать свои верховныя права надъ всѣми вновь открываемыми землями и морями; въ особенности же Португалія старалась воспользоваться своими правами и доказывала всему міру свое право на монополію торговли по Африканскому и Восточно-Азіятскому берегу ([1]).

составляетъ общую собственность всѣхъ). Предметомъ частной собственности народовъ могли сдѣлаться только тѣ отдѣльныя части открытаго моря, которыя были фактически отдѣлены отъ послѣдняго узкимъ проливомъ и берега которыхъ находились во владѣніи одного и того же государства. Болѣе подробныя свѣдѣнія объ этомъ см. Cauchy, I. стр. 175 и слѣд.

([1]) Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда особенныя—папскія буллы давали права на открытіе новыхъ неизвѣстныхъ странъ, фактъ пріобрѣтенія послѣднихъ создавалъ мало трудностей. Такъ напр. послѣ того, какъ Бильбао въ 1615 г.

III. Претензіи Иберійскихъ государствъ не остановили однако прочихъ государствъ заявлять свои права на открытіе новыхъ земель, равно какъ верховныя права надъ извѣстными морскими полосами; эти претензіи очень часто признавались международными соглашеніями, которыя впрочемъ часто были скорѣе вынужденными, чѣмъ добровольными [1].

Въ особенности выдаются государства Средиземнаго моря, далѣе Голландія, Швеція и Норвегія, Данія и Англія. Само собой разумѣется, что вслѣдствіи этихъ мнимыхъ претензій и заявленій возникали частыя затрудненія, споры и даже войны.

Только въ одномъ случаѣ всегда выражалось полное соглашеніе всѣхъ государствъ, именно: въ пренебреженіи естественныхъ правъ вновь открытыхъ народностей.

Особеннаго вниманія заслуживаютъ:

a) Государства Средиземнаго моря.

Турція заявила свои исключительныя права надъ всѣми тѣми морями, воды которыхъ омывали всѣ турецкія владѣнія. Кромѣ того Турція всегда старалась доказать свои особенныя права надъ Чернымъ моремъ (см. § 5 VI). Генуа всегда доказывала свои верховныя права надъ Лигурійскимъ моремъ, Венеція же надъ Адріатическимъ. Впрочемъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что у этихъ двухъ послѣднихъ государствъ верховныя ихъ права надъ извѣстными морями преимущественно состояли въ защитѣ морской торговли отъ нападенія сарациновъ и пиратовъ.

прошелъ весь Панамскій перешеекъ, открывъ вмѣстѣ съ тѣмъ южную часть Тихаго Океана, онъ объявилъ этотъ перешеекъ принадлежащимъ къ владѣніямъ Испанской короны; самый актъ пріобрѣтенія этихъ владѣній состоялъ въ слѣдующемъ: Бильбао, войдя по колѣно въ воду и имѣя въ рукахъ изображеніе Божіей Матери и мечь, громогласно заявилъ при всѣхъ присутствующихъ о принадлежности открытыхъ имъ земель Испанской коронѣ.

[1] Историческія свѣдѣнія этого вопроса у писателя Azuni, I. стр. 22, также у Nau, § 87 и слѣдующіе.

b) Скандинавскія государства.

Еще въ 1432 г. король Даніи и Норвегіи Эрикъ объявилъ королю Англіи, что въ Норвежскихъ моряхъ никто не имѣетъ права, безъ предварительнаго разрѣшенія короля, заниматься рыбною ловлею или торговлею. Чтобы добиться такого права для англійскихъ подданныхъ, Великобританіей были заключаемы различные договоры. Но эти послѣдніе были часто объявляемы недѣйствительными; особеннаго вниманія заслуживаютъ договоры о морскихъ прибрежьяхъ Исландіи, около которыхъ производится весьма выгодная ловля китовъ.

Многочисленные договоры доказываютъ, что еще въ XVII столѣтіи признавалась власть imperium ([1]) датскихъ королей надъ прибрежными морями Исландіи и Гренландіи.

c) Англія.

Начиная съ царствованія Едгарда (959—975 г.) ([2]) всѣ властители Англіи требовали признанія исключительнаго верховнаго права Альбіона надъ всѣми морями, омывающими берега Великобританіи (mare Anglicanum circumquaeque). Только одна каролева Елизавета торжественно заявила, ([3]) что море, также

([1]) О различномъ значеніи словъ imperium и dominium будетъ сказано ниже.
Прим. переводчика.

([2]) См. Шансъ, Англійская торговая политика т. I. стран. 354.

([3]) Въ тотъ моментъ, когда Англія съ большою живостью и энергіею заявила свое господство надъ морями, которыя она надменно называла «Британскими». Испанскіе послы пожаловались Елизаветѣ на корсарство знаменитаго англійскаго моряка Fransis Drake, который силою нападалъ на испанскія владѣнія въ Американскихъ моряхъ; отвѣтъ королевы достоинъ быть цитированнымъ, такъ какъ во 1-хъ онъ былъ единственымъ въ своемъ родѣ для Англіи документомъ, во 2-хъ потому что выражаетъ собою великую истину современнаго международнаго права. «Пользованіе моремъ и воздухомъ,—говорила она,—принадлежитъ всѣмъ одинаково; ни одинъ народъ, ни одно частное лицо не можетъ имѣть исключительнаго права на океанъ потому что, ни природа, ни общественная польза, не позволяютъ такого завладѣнія».

Прим. переводчика.

какъ воздухъ, одинаково необходимы для всѣхъ и что поэтому ни одна нація и ни одно частное лицо не могутъ имѣть какихъ бы то ни было правъ надъ океаномъ. О точкѣ зрѣнія англійской политики, принятой впослѣдствіи см. ниже IV.

IV. Вопросъ о верховныхъ правахъ надъ моремъ сдѣлался въ первый разъ предметомъ научныхъ изслѣдованій въ началѣ XVII столѣтія; въ 1609 году появилось тенденціозное сочиненіе голландскаго писателя Гуго Гротіуса [или какъ его нѣкоторые другіе писатели называютъ Гуго Гроцій]: mare liberum, seu de jure quod Batavis competit ad indica commercia. (1) Цѣль этого сочиненія заключалась въ томъ, чтобы доказать права голландцевъ заниматься торговлею съ Индіею, на перекоръ исключительныхъ претензій португальцевъ, ссылавшихся на всемірное значеніе папскихъ буллъ 1493 г. (2). Доводы Гротіуса не мало послужили торжеству принципа о свободѣ моря; знаменитый авторъ сочиненія: De jure belli ac pacis, поднявшій первый международное право на степень самостоятельной науки, отвергалъ всякія верховныя права какъ надъ открытымъ моремъ, такъ равно и на отдѣльныя его части (3).

Само собой разумѣется, что это знаменитое сочиненіе, затрогивавшее значительные интересы нѣкоторыхъ морскихъ державъ, не могло остаться безъ сильныхъ нападокъ и возраженій, не смотря даже на вполнѣ убѣдительныя доказательства (4). Всѣмъ

(1) Сначала это сочиненіе появилось анонимно въ Утрехтѣ, второе же изданіе вышло изъ печати въ 1616 г. и было подписано настоящею фамиліею автора.

(2) Относительно этого права Гротіусъ говоритъ слѣдующее: Donatio nullum habet momentum in rebus extra commercium positis. Quare cum mare aut jus in eo navidandi proprium nulli dominium ess possit, sequitur neque dari a Pontifice neque a Lusitanis accipi potuisse. Praeterea cum supra relatum sit ex omnium suni judicii hominum sententia Papam non esse dominum totius orbis ne maris quidem.

(3) Болѣе подроб. свѣд. о «mare liberum» см. соч. Nau § 69.

(4) Свобода открытаго моря есть истина, которая чувствуется и которая понимается сама по себѣ, но нѣтъ недостатка и въ полномъ раціональномъ ея доказательствѣ.

Оставивъ въ сторонѣ всѣ книги, которыя написаны были объ этомъ вопросѣ, равно какъ не входя въ точный анализъ всѣхъ споровъ ученыхъ авторитетовъ, ограничимся только мнѣніемъ Ортолана, который находитъ, что свобода моря можетъ быть доказана нѣсколькими словами. По его мнѣнію, прежде всего не слѣдуетъ смѣшивать двухъ различныхъ вещей, заключающихся въ этой задачѣ—

искренно преданнымъ наукѣ человѣческаго права стало ясно, что съ практическимъ проведеніемъ принциповъ, изложенныхъ

именно вопроса о собственности и вопроса о господствѣ, власти (empire) надъ моремъ. Эти два вопроса хотя и соединяются въ одно цѣлое, тѣмъ не менѣе разрѣшаются на основаніи различныхъ принциповъ. Затѣмъ надобно хорошенько взвѣсить значеніе этихъ двухъ правъ—собственности и господства; не надобно оставаться съ неопредѣленностью этихъ словъ, но измѣрить ихъ различныя послѣдствія, понять, что получитъ извѣстная нація, если ей предоставятъ вполнѣ или отчасти одно или другое изъ этихъ правъ надъ моремъ. Вотъ почему мы начали съ того, что вкратцѣ опредѣлили ихъ послѣдствія; вопросъ долженъ быть поставленъ и разрѣшенъ въ предѣлахъ этихъ послѣдствій.

Что же касается во первыхъ до права собственности надъ моремъ, то вовсе не нужно приводить изъ сочиненій юристовъ и публицистовъ кучу мелкихъ доказательствъ, сомнительныхъ или нерѣшительныхъ, слѣдственно спорныхъ, которыя годятся только для продленія диспута.

Сказать правду, такъ именно подобныя доказательства и соображенія, приводимыя то въ томъ, то въ другомъ смыслѣ, дали возможность написать столько страницъ на вопросъ можетъ ли море быть вполнѣ или отчасти собственностью одного какого либо народа?

Такъ, когда Гроцій, для доказательства противнаго, приводитъ безпредѣльность моря, говоря, что вещи безпредѣльныя не могутъ быть предметомъ собственности, Зельденъ (авторъ сочиненія mare clausum) весьма основательно отвѣчаетъ, что море не безпредѣльно, что если и справедливо, что оно означаетъ предѣлъ земли, то точно также справедливо, что земля обозначаетъ предѣлы моря, и что слѣдственно онѣ служатъ взаимно границами другъ другу.

Когда Гроцій приводитъ невозможность провести на морѣ пограничную черту,—Зельденъ отвѣчаетъ: что вовсе не необходима матерьяльная черта, что на морѣ можно опредѣлить самымъ точнымъ образомъ и совершенно распознаваемыя морской наукой границы, или линіями умственно проведенными отъ одного мыса къ другому, или посредствомъ меридіановъ и параллелей.

Захотятъ ли основываться на невозможности учредить на морѣ какой бы ни было родъ культуры?—На это можно отвѣчать, не оспаривая такого положенія, что культура вовсе не есть необходимое условіе для собственности,—что отъ воли владѣльца зависитъ ограничиться собраніемъ только тѣхъ произведеній, которыя вещь дастъ сама собою, или другими выгодами, которыя она можетъ доставить.

Наконецъ, если будутъ приводить неистощимость моря, то-есть скажутъ, что море такъ велико и обильно, что всѣ народы могутъ одновременно имъ пользоваться безъ вреда одинъ другому, и что по этому ни одинъ изъ нихъ не имѣетъ интереса ограничить пользованіе для другихъ? Это доказательство также спорное; потому что если и принять, что мореплаваніе одного народа не мѣшаетъ другому,—ловля жемчужная, кораловая, даже китовая можетъ представить основанія для опровержения этого положенія.

Всѣ эти доказательства и многія другія, о которыхъ мы умалчиваемъ, имѣютъ общій недостатокъ—быть неубѣдительными относительно права собственности.

въ сочиненіи Гуго Гроція, должна была наступить новая эра по вопросамъ морскаго международнаго права. И дѣйствительно,

Примемъ ли мы положенія, на которыхъ онѣ основаны, за истинныя или за ложныя, изъ нихъ ничего рѣшительнаго нельзя вывести ни за, ни противъ права собственности. Эти разсужденія могутъ поразить нѣкоторые умы, могутъ быть приняты одними, другими отвергнуты, слѣдственно онѣ такого рода, что мы должны ихъ оставить въ сторонѣ.

Между тѣмъ какъ весь вопросъ разрѣшается двумя неопровержимыми доказательствами: однимъ физическимъ, матеріальнымъ, которое представляется прежде всего и котораго одного было бы достаточно; другимъ моральнымъ, чисто раціональнымъ, которое, хотя оно и не такъ осязательно, тѣмъ не менѣе убѣдительно.

Вещи, которыя никому не принадлежатъ, могутъ выйти изъ этого положенія и сдѣлаться собственностью людей только однимъ средствомъ—владѣніемъ. Для того, чтобы море могло сдѣлаться собственностью какого либо народа, для этого нужно, чтобы этотъ народъ могъ взять его во владѣніе и охранять это владѣніе.

Писатель Ортоланъ вовсе не претендуетъ на знаніе всѣхъ тонкостей вопроса о владѣніи, о которомъ такъ много разсуждали юристы. Идеи по этому вопросу значительно уяснились въ послѣднее время, потому что онѣ удалились въ послѣднее время отъ духа мелочности и приблизились къ простой правдѣ дѣйствительности.

«Всѣ опредѣленія владѣнія, какъ бы различны онѣ ни были по идеѣ и по выраженіямъ, имѣютъ въ сущности много общаго», говоритъ славный германскій ученый, авторитетъ въ этомъ вопросѣ, Савиньи. «Всякій разумѣетъ подъ владѣніемъ вещью такое состояніе, которое позволяетъ не только имѣть физически надъ вещью личное дѣйствіе, но еще и удалять отъ нея всякое чуждое дѣйствіе. Такъ лодочникъ владѣетъ лодкой, но не водой, по которой она плыветъ, хотя и та и другая служитъ для его цѣли».

Владѣніе ничто иное, какъ фактъ содержанія вещи въ своей власти, въ своемъ обладаніи, постоянно и съ намѣреніемъ обратить её въ собственность. Одинъ фактъ обладанія безъ намѣренія не можетъ составить владѣнія, а тѣмъ менѣе намѣреніе безъ факта. Надобно, чтобы то и другое было вмѣстѣ.

Власть, о которой здѣсь говорится, не происходитъ непремѣнно отъ тѣлеснаго соприкосновенія владѣльца съ обладаемой вещью; различныя выраженія, употребляемыя юристами—*занятіе* (occupatio), *захватъ*, *удержаніе* недостаточны, если ихъ примѣнить, какъ выражающими непремѣнно идею подобнаго соприкосновенія. Но эта власть, этотъ фактъ владѣнія состоитъ существенно изъ двухъ пунктовъ: съ одной стороны возможности физической, непосредственной, дѣйствительной, дѣйствовать всякую минуту и по своей волѣ на вещь, съ другой стороны,—возможности по своей волѣ отстранять отъ нея всякое чуждое дѣйствіе.

Однимъ словомъ употребимъ выраженіе Савиньи, «всякое владѣніе вещью основываются на сознаніи и на фактѣ власти почти безграничной».

И такъ, достаточно спросить: море можетъ ли быть подчинено подобной

*

немедленно послѣ появленія этого сочиненія, Карлъ I, король Англіи, потребовалъ отъ голландскаго правительства строгаго

власти? Можетъ ли какой нибудь народъ имѣть море въ своемъ обладаніи, въ своемъ владѣніи? Удесятирите, увеличьте во сто разъ флоты цѣлаго міра, будутъ ли они въ состояніи удерживать море въ распоряженіи одного народа? Докажутъ ли софисты своими разсужденіями, что Ксерксъ сдѣлался владыкой моря чрезъ то, что протянулъ цѣпь на незначительномъ углу Гелеспонта и приказалъ бить его розгами?

Можно прямо сказать, что море неспособно стать собственностью людей, потому что море не можетъ быть въ обладаніи.

Такое доказательство матеріальное, доказательство неопровержимое. Но если бы море и было физически способнымъ стать владѣніемъ, и слѣдственно собственностью, другаго рода положенія поставляетъ непреоборимую преграду для этой собственности.

Подобно тому, какъ воздухъ необходимъ для матеріальной жизни человѣчества, море необходимый элементъ для его развитія моральнаго. Сообщенія, единеніе между народами есть законъ человѣческой природы, такой же существенный въ моральномъ порядкѣ, какъ дыханіе въ физическомъ. Кто можетъ имѣть право налагать свое вето на выполненіе этого божественнаго закона? Какой народъ могъ бы имѣть право,—еслибъ даже и имѣлъ физическую возможность,—взять въ свою исключительную собственность элементъ, существующій вездѣ, вокругъ земель, для соединенія людей и народовъ всѣхъ точекъ земнаго шара?

Такимъ образомъ доказано, что море не можетъ быть собственностью какого либо народа; и такъ какъ то, что сказано о полной и цѣлостной собственности, прилагается къ ея отдѣльнымъ сторонамъ, напримѣръ къ праву пользованія, праву собирать произведенія, то слѣдовательно одинаково доказано, что ни одна нація не можетъ владѣть исключительно этими частными правами собственности; что употребленіе моря открыто для всѣхъ и обще всѣмъ; что оно есть, такъ сказать, нераздѣльное наслѣдство всего человѣчества, и эта нераздѣльность не можетъ прекратиться.

Что касается до вопроса о власти (empire) надъ морями, то-есть о верховномъ правѣ, налогѣ, полиціи, судѣ, которыя имѣлъ бы въ открытомъ морѣ одинъ народъ относительно другихъ, то оно находитъ для себя разрѣшеніе не менѣе ясное изъ другихъ началъ.

Если признано и доказано, что море не можетъ быть собственностью какого либо народа, что оно открыто для пользованія всѣхъ, какъ допустить послѣ этого право какого либо государства имѣть надъ мореплавателями какую либо власть? Въ такомъ случаѣ подобное государство имѣло бы притязаніе быть высшимъ, господиномъ надъ другими; но всѣ государства равны между собою, если не въ силахъ, то въ правахъ, всѣ онѣ независимы одно отъ другаго. Господство надъ моремъ по этому также невозможно, какъ и собственность надъ нимъ. Словомъ: невозможность собственности надъ моремъ основывается на физическихъ свойствахъ этой стихіи, которая не можетъ быть въ обладаніи, и которая существенно служитъ для сообщенія между людьми; невозможность власти надъ моремъ вытекаетъ изъ права равенства и независимости государствъ.

наказанія Гуго Гроція; по этому поводу онъ писалъ своему посланнику въ Гаагу слѣдующее: «First we hold it a principle not to be denied, that the king of Great Britain is a monarch at land and sea to the full extent of his dominions, and that it concerned him as much to maintain his sovereignty in all the british seas as within his three kingdoms; because without that these cannot be kept safe, nor he maintain his honour and due respect with other nations. But commanding the oceans he may cause his neigbours and all countries to stand upon their guard, whensoever he thinks fit. To such presumption *Mare liberum* gave the first warning-piece, which must be answered by a defence of Mare clausum, not so much by the discourses as by the louder language of a powerfull navy, to be better undertstood, when overstrained patience seeth no hope of preserving her right by other means,» что по русски значитъ: «прежде всего мы признаемъ тотъ неопровержимый принципъ, согласно которому король Англіи есть господинъ надъ всѣми своими землями и водами и что ему надлежитъ поддерживать въ послѣднихъ такое же господство, какое онъ имѣетъ надъ первыми, потому что въ противномъ случаѣ англійскія воды были бы безъ надлежащаго охраненія. Владѣя морями, англійскій король можетъ заставить своихъ сосѣдей и всѣ прочія державы быть на сторожѣ во всякое время, когда бы онъ этого пожелалъ. Противъ этого права направлено

Франція, не смотря на свою морскую силу, во всѣ времена шла во главѣ народовъ, поддерживавшихъ свободу морей. Генрихъ IV въ 1598 году отказалъ Англіи въ правѣ осмотра французскихъ кораблей, направляющихся къ Испаніи, «потому что, сказалъ онъ, это подастъ поводъ къ разбою». Людовикъ XIV не хотѣлъ, чтобы Ламаншъ назывался *Британскимъ каналомъ*; Людовикъ XVI въ 1780 г. призналъ начала вооруженнаго нейтралитета.

Что касается до Россіи, то достаточно сказать, что актъ о вооруженномъ нейтралитетѣ есть ея произведеніе, чтобы показать ея взглядъ на свободу морей. Россія такъ далеко простирала уваженіе къ свободѣ морей, что даже не предъявляла притязаній на собственость и господство надъ Бѣлымъ моремъ и Финскимъ заливомъ, въ правахъ надъ которыми ей не отказывали знаменитые публицисты. Въ вопросѣ о морѣ она всегда противилась англійскимъ притязаніямъ и сходилась съ Франціей, а въ особенности съ Сѣверной-Америкой, какъ державой, провозглашавшей полную свободу морей. (Изъ сочиненія Ортолана: морское международное право, переводъ Лохвицкаго). *Прим. переводчика*

сочиненіе Mare liberum, на которое слѣдуетъ отвѣтить доказательствомъ принципа Mare clausum ни только на словахъ, но и на дѣлѣ».

Чтобы противодѣйствовать вліянію сочиненія «mare liberum», Англійскій король приказалъ напечатать другое сочиненіе Mare clausum, которое появилось въ Лондонѣ подъ фамиліею Сельденъ ([1]).

Въ первой части этой книги, написанной весьма остроумнымъ образомъ, авторъ старается доказать, что согласно естественному и народному праву море вовсе не можетъ быть общею собственностью всѣхъ народовъ, но что, подобно береговымъ полосамъ и вообще землямъ, оно можетъ принадлежать также отдѣльнымъ государствамъ; вторая же часть этой книги стремится доказать особенныя, исключительныя права англійской рыбной ловли въ нѣмецкомъ морѣ; кромѣ того, по мнѣнію Сельдена ([2]), англійскій король долженъ считаться полновластнымъ господиномъ надъ всѣми морями, окружающими берега Великобританіи (mare circumquaque). Еще раньше тотъ же взглядъ относительно моря старался

(1) Изъ главнѣйшихъ писателей, поддерживавшихъ морское владѣніе, кромѣ Сельдена, замѣчательны еще слѣдующіе: Julius Pacius, «Diseptatio de domnio maris Adriatici, p.o Yenitis. J. Guthofredus,» De dominio maris; Дженкинсонъ, (Jenkinsoon) впослѣдствіе лордъ Ливерпуль (Liverpoil) «Discours apologetique de la conduite de la Grande Bretagne» (1788). *Примѣч. переводчика.*

(2) Сочиненія Гроція и Сельдена открыли пренія въ вопросѣ о морѣ; до сихъ поръ онѣ цитуются всѣми писателями по этому предмету. Сравнивая ихъ, мы видимъ, что Гроцій основывалъ свои начала на чистомъ разумѣ и на международномъ правѣ, тогда какъ Сельденъ прибѣгалъ для защиты вреднаго начала къ преувеличенью или извращенію отдѣльныхъ фактовъ и къ безднѣ цитатъ, которыя онъ усиленно натягивалъ въ свою пользу. Теорія Сельдена была принята англійскимъ правительствомъ, которое хотѣло сдѣлать ее обязательной для всѣхъ народовъ. Изъ за нея велась война съ голандцами. Она провозглашена была также и въ 1689 году въ манифестѣ Вильгельма III при объявленіи войны Людовику. Болѣе подробныя свѣдѣнія о «mare clausum» см. Nau, § 79 и слѣдующіе; относительно же морей Великобританіи см. тамъ же §§ 79—81. Yalin, по поводу сочиненія Сельдена, замѣчаетъ, что трудно представить себѣ болѣе ловкую и болѣе остроумную защиту этого невѣрнаго принципа; впрочемъ какъ бы то ни было, но при нѣкоторомъ умѣніи легко возможно разбить всѣ доводы г. Сельдена (A la verité il n'est pas possible de défendre avec plus d'esprit et d'adresse, une cause de cette nature; mais enfin il n'emploie aucun argument qu'on ne puisse facilement réfuter; II. стр. 636). *Прим. переводчика.*

установить писатель Альберикусъ Жентилисъ ([1]). Чрезъ нѣсколько времени Карлъ I. практически осуществилъ всѣ свои воображаемыя верховныя права надъ Сѣвернымъ моремъ; на перекоръ голландцамъ, англичане начали доказывать свои исключительныя права касательно ловли сельдей въ этомъ морѣ (by the louder language of a powerful navy). Въ 1536 году онъ отправилъ въ Нѣмецкое море военный флотъ въ 60 кораблей, вытѣснилъ оттуда голландскихъ рыбопромышленниковъ и заставилъ послѣднихъ впредь платить извѣстную ежегодную дань за право рыбной ловли въ Сѣверномъ морѣ. Изъ дальнѣйшихъ распоряженій англичанъ особеннаго вниманія заслуживаютъ постановленія англійскаго министра Кромвеля, который старался провести принципъ «*Britannia rules the waves*» и категорически заявлялъ, что Англія не должна терпѣть, чтобы, безъ ея предварительнаго согласія, на океанѣ развѣвался флагъ иностранной націи ([2]).

—

([1]) См. Alberieus Gentilis. de advocazioue hispanica (1613 г.) libero I cap. VIII.

([2]) Особенно замѣчательны навигаціонные акты Кромвеля (отъ 9 октября 1651 года), которыми этотъ знаменитый министръ старался положить основаніе будущаго морскаго могущества Англіи. Первымъ покровительственнымъ для морской торговли Англіи актомъ слѣдуетъ считать рѣшеніе парламента отъ 12 ноября 1390 года, которымъ приказывалось, чтобы англійскіе купцы зафрахтовывали только англійскія торговыя суда. Но это распоряженіе было вскорѣ измѣнено въ томъ смыслѣ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда въ иностранныхъ портахъ не находилось достаточнаго числа англійскихъ судовъ, то позволялось также зафрахтовать и иностранныя суда. Изъ навигаціонныхъ актовъ 1651 г. можно вывести слѣдующія общія правила: изъ внѣ европейскихъ портовъ могли быть перевезены товары всевозможныхъ сортовъ какъ въ Англію, такъ и въ ея владѣнія (колоніи) только исключительно на англійскихъ судахъ, шкипера которыхъ и три четверти команды непремѣнно должны были быть англійскими подданными. За неисполненіе этого правила законъ угрожалъ конфискаціею судовъ и товаровъ. Точно также и англійскіе товары могли быть вывезены изъ англійскихъ портовъ только на англійскихъ судахъ или на судахъ тѣхъ націй, отъ которыхъ вывозится товаръ.

Продукты рыбной торговли могли быть ввезены въ Англію только на англійскихъ судахъ или на судахъ тѣхъ націй, подданные которыхъ произвели уловъ этой рыбы или которые занимались ея окончательнымъ приготовленіемъ. Кромѣ того актъ увеличивалъ таможенную тарифную плату на всѣ товары, привозимые въ Англію иностранными судами. Въ заключеніе навигаціонный актъ возобновилъ запрещеніе иностранцамъ кабатажнаго плаванія, указъ о которомъ былъ еще раньше изданъ королевой Елизаветой.

Дѣйствія этихъ навигаціонныхъ актовъ были преимущественно разсчитаны противъ значительной торговли голландцевъ съ англичанами. И дѣйствительно

Касательно требованій въ признаніи верховныхъ правъ государствъ надъ извѣстными морями см. ниже § 25.

Голландія не замедлила оказать протестъ и предложить Англіи взять назадъ эти акты; но такъ какъ послѣдняя не обращала никакого вниманія на заявленія голландцевъ, то между обоими государствами открылась война, окончившаяся въ 1654 г. полною побѣдою англичанъ.

Однако же за послѣдующемъ десятилѣтіи вновь возникшая война доставила такой значительный перевѣсъ голландцамъ, что при заключеніи мира въ Бреда въ 1667 г. англичане принуждены были измѣнить статьи навигаціоннаго акта Кромвеля въ пользу голландцевъ. Впослѣдствіи этотъ актъ претерпѣлъ также значительныя измѣненія въ пользу городовъ Ганзейскаго союза.

Послѣ окончанія американской войны за независимость (въ 1787 г.) эти статьи навигаціоннаго акта были значительно измѣнены; сама же Сѣверная Америка издала подобные акты противъ иностраннаго торговаго мореплаванія. Только благодаря всевозможнымъ усиліямъ другихъ государствъ удалось наконецъ убѣдить англичанъ и американцевъ издать болѣе гуманные торговые договоры и преимущественно возстановить принципъ взаимной свободной торговли (1).

---

(1) Но это мнѣніе въ отношеніи насъ совершенно не выдерживаетъ критики. По моему крайнему разумѣнію Россія только потому не имѣетъ до сихъ поръ торговаго флота, что у насъ ни только ничего не дѣлается для его поддержки, но вообще стараются этотъ вопросъ предоставить времени. Все то, что дѣлалось до сихъ поръ имѣло только *монопольный характеръ*—что всегда скорѣе вредитъ дѣлу, чѣмъ можетъ принести существенную пользу. Истинное содѣйствіе должно всегда выражаться въ широкой помощи всѣмъ желающимъ заняться морскимъ промысломъ. Если бы мы эту истину поняли раньше, то недошли бы до нынѣшняго позорнаго положенія русскаго торговаго флота.

Посмотримъ, что произошло послѣ смерти Императора Петра Великаго и Императрицы Екатерины II, двухъ правителей, извѣстныхъ своимъ покровительствомъ русскому торговому флоту,—т. е. послѣ того времени, когда мы поддались заманчивому вліянію принципа свободной торговли.

Ничего—или еще хуже, все, что дѣлалось, ложилось тяжко на скорое уменьшеніе численнаго состава судовъ. Вы спросите почему? *А потому, что разными законными и незаконными путями и происками иностранцевъ заключались, такъ называемые, равноправные договоры,* которые въ сущности были ничто иное какъ ловко придуманныя ловушки для лучшей *и конечно цивилизованной* эксплоатаціи Россіи иностранцами. При заключеніи всѣхъ этихъ договоровъ всегда забывали, что *равноправіе немыслимо безъ поддержки слабѣйшей т. е. нашей стороны.* Развѣ русскіе не опытные и молодые моряки могли бороться съ монополіею англійскихъ и другихъ насиженныхъ вѣками, для морскаго промысла, капиталовъ?

Особенно невыгодны для нашего торговаго флота были тарифы 1817 и 1819 годовъ, заключенные нами съ благодарною за 1813—14 гг. Англіею (*). Ихъ дѣйствіе не замедлило отразиться самымъ пагубнымъ образомъ на всю нашу

(*) См. докладъ Шипова обществу сод. русской промышленности и торговли.

IV. Всеобщее практическое примѣненіе принциповъ писателя Гуго Гроція мы находимъ только чрезъ полтораста лѣтъ послѣ

торговлю, на все благосостояніе государства и на самые наши финансы, которые никогда не могутъ процвѣтать, если промышленность страдаетъ.

Сердце искренняго патріота должно обливаться кровью, читая въ газетахъ напримѣръ такія вещи, что на сѣверѣ русскіе вытѣсняются норвежцами и англичанами, на Балтійскомъ морѣ англичанами и нѣмцами, на югѣ англичанами, греками, итальянцами и *даже* турками, на Каспійскомъ морѣ конечно персіянами; но напрасны будутъ наши стоны и сожалѣнія, напрасны всѣ законодательныя мѣры, не имѣющія непосредственнаго вліянія на покровительство собственныхъ товаровъ; для избавленія отъ всего этого существуетъ только одинъ исходъ-это возможно скорѣйшее пріобрѣтеніе собственнаго торговаго флота съ цѣлью взять нашъ морской промыселъ въ собственныя руки. Но для этой цѣли необходимо:

I. Всѣми возможными мѣрами стараться о пониженіи пошлинъ съ нѣкоторыхъ товаровъ, привозимыхъ нашими торговыми судами такъ напр. можно бы было брать только половину таможенной пошлины съ этихъ, неопасныхъ для конкуренціи русской промышленности, товаровъ. При этомъ необходимо, чтобы $^2/_3$ всей команды русскаго судна (т. е. судна подъ русскимъ торговымъ флагомъ) были дѣйствительно русскіе матросы и чтобы вмѣстѣ съ тѣмъ на каждомъ суднѣ по крайней мѣрѣ штурманъ или шкиперъ (или на оборотъ) были русскими.

II. Приступить немедленно къ пересмотру всѣхъ нашихъ торговыхъ законовъ (и уставовъ) съ цѣлью передѣлки и устраненія всего того, что до сихъ поръ мѣшаетъ успѣшному плаванію нашихъ торговыхъ судовъ (*).

III. Распространять какъ можно чаще вѣрныя свѣдѣнія о громадныхъ дивидендахъ, которые получаются на затраченный капиталъ на морское торговое дѣло за границей.

IV. Всѣми возможными мѣрами, льготами и поощреніями стараться о развитіи отечественнаго судостроенія (**). Такъ напримѣръ легко было бы обязать всѣ наши общества, пользующіяся казенною субсидіею, поминьною платою или гарантіею извѣстнаго годоваго дохода, строить всѣ свои новыя суда непремѣнно изъ отечественнаго матеріала и на отечественыхъ верфяхъ (***).

V. Ходатайствовать предъ правительствомъ о скорѣйшемъ назначеніи извѣст-

---

(*) Наши шкипера въ особенности жалуются на лишнія формальности паспортной и карантинной системы, часто бывающія причиною потери многихъ дней; поэтому бываютъ примѣры, что русскіе предпочитаютъ поднять *флагъ иностраннаго государства.*

(**) Во Франціи выдаютъ до 15% преміи со стоимости желѣзныхъ и стальныхъ быстроходныхъ судовъ, могущихъ въ случаѣ войны быть передѣланными въ крейсеры и каперы. Подобныя преміи принесли бы и намъ большую пользу.

(***) Изъ недавняго доклада въ IV отдѣлѣ Императорскаго Техническаго общества г. Кузьминскаго «о результатахъ экспертизы судостроенія на всероссійской выставкѣ въ Москвѣ 1882 г.» мы узнаемъ что только 8% изъ всѣхъ русскихъ морскихъ паровыхъ судовъ строились въ Россіи. Болѣе отрадное положеніе представляютъ суда, плавающія по внутреннимъ водамъ.

появленія сочиненія Mare liberum, не считая впрочемъ нѣкоторыхъ заблужденій послѣдняго времени. ([1]) Чтоже касается до совре-

ной *преміи* за постройку русскихъ торговыхъ судовъ, а равно какъ назначеніе извѣстной ежегодной субсидіи (преміи) *всѣмъ* русскимъ торговымъ судамъ заграничнаго плаванія и наконецъ,

VI. Вызывать капиталистовъ и деньги на это важное дѣло, отъ развитія котораго зависитъ будущность и величіе русской земли.

Если же по чему либо исполненіе этихъ шести пунктовъ будетъ невозможно, тогда намъ нечего ожидать быстраго развитія нашего торговаго флота. При существующихъ узаконеніяхъ и отношеніяхъ нашихъ капиталистовъ къ морскому дѣлу, на которое они только *могутъ жертвовать деньги*, но не смотрѣть, какъ на солидное коммерческое предпріятіе, мы съ каждымъ годомъ все больше будемъ отставать отъ запада и можетъ быть въ недалекомъ будущемъ иностранцы, благодаря желѣзнымъ дорогамъ, захватятъ всю нашу внутреннюю торговлю, потому что тотъ, кто властвуетъ въ портовыхъ городахъ, тотъ т. е. иностранецъ, будетъ диктовать намъ цѣны нашихъ же товаровъ.

Впрочемъ существуетъ правда еще одинъ исходъ, посредствомъ котораго русская интеллигенція, русскіе капиталы и русское правительство могутъ и должны помочь нашимъ морякамъ обзавестись торговымъ флотомъ. Этотъ исходъ заключается въ открытіи повсемѣстной въ Россіи подписки съ цѣлью собиранія денегъ на преміи русскому торговому флоту.

Вотъ мѣры, которыя, по крайнему разумѣнію пишущаго эти строки, только могутъ вліять на немедленное развитіе нашего торговаго флота. Въ противномъ случаѣ можно заранѣе сказать, что нашъ торговый флотъ будетъ навѣрное идти назадъ. Развиваться развѣ можетъ только при существующихъ обстоятельствахъ небольшой деревянный парусный флотъ, будущность котораго хотя и весьма желательна для Россіи, но подлежитъ большому сомнѣнію въ виду поражающаго развитія пароваго желѣзнаго флота.

Могутъ возразить, что главный тормазъ для оказанія покровительства нашимъ торговымъ судамъ лежитъ въ невозможности теперь измѣнить наши торговые трактаты, заключенные въ разное время съ иностранцами. Но позволяю себѣ думать, что ни какое государство не имѣетъ права запретить нашему правительству уменьшить тарифъ на всѣ товары, привозимые нашими судами. *Если же этого нельзя сдѣлать, то кто можетъ помѣшать нашему правительству возвратить нашимъ судовладѣльцамъ часть денегъ, взятыхъ отъ нихъ на общемъ тарифномъ основаніи, въ видѣ извѣстной преміи при постройкѣ корабля и пр. льготахъ!* Стоитъ только захотѣть и всегда найдется мѣра, къ которой можно было прибѣгнуть въ случаѣ искренняго желанія поднять печальное состояніе нашего торговаго флота. Оставаться же долго при существующемъ невозможно. Къ чему всѣ эти общества содѣйствія русскому торговому мореходству, къ чему мореходные классы, когда большинство оканчивающихъ теперь курсъ не имѣютъ возможности попасть на судно, а должны искать свое существованіе въ разныхъ береговыхъ должностяхъ? Къ чему, наконецъ, добровольный флотъ? Вѣдь его теперешнія суда для будущей войны уже вѣроятно состарятся и не будутъ отвѣчать требованіямъ времени! *Прим. переводчика.*

([1]) Такъ напр. въ 1882 г. Россія претендовала на нѣкоторыя особенныя верховныя права надъ Камчатскимъ или Беринговымъ морями, лежащимъ выше

меннаго состоянія этого вопроса, то мы можемъ вмѣстѣ съ г. Филиморомъ констатировать, что здравый смыслъ, преобла-

51° с. ш., но эти требованія не были уважены Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами (*).

(*) Авторъ вѣроятно имѣетъ въ виду указъ Императора Александра I отъ 4-го сентября 1821 года, которымъ наше правительство заявило свое исключительное право на рыбную ловлю на сѣверо-восточной части Тихаго океана, заключающейся между Беринговымъ проливомъ и 54 градусомъ широты, Алеутскими и Курильскими островами и восточнымъ берегомъ Сибири. Мореплаваніе и рыбная ловля были запрещены всѣмъ другимъ народамъ на островахъ и гаваняхъ въ этомъ пространствѣ. Запрещено было также всѣмъ иностраннымъ кораблямъ приближаться на 100 итальянскихъ миль къ русскимъ колоніямъ и заведеніямъ подъ страхомъ конфискаціи ихъ товаровъ. Указъ основывалъ права Россіи на трехъ началахъ, по которымъ, на основаніи международнаго права, устанавливается право собственности, а именно: на первомъ открытіи, на первомъ занятіи, на безспорномъ владѣніи въ теченіе полувѣка. Въ указѣ прибавлено, что къ означенной части Тихаго океана прилагаются всѣ условія закрытаго моря.

Сѣверо-Американскіе Штаты оспаривали это постановленіе и съ фактической и съ юридической стороны. Они говорили, что съ самаго начала независимости Штатовъ ихъ корабли свободно плавали по этой части океана, вступали въ сношеніе съ тамошними островитянами, которые тогда не были подчинены другой націи; что Россія не имѣетъ никакихъ заведеній южнѣе 55 градуса широты, наконецъ, что разстояніе между американскимъ и азіатскимъ берегомъ по паралели 51 градуса не менѣе 4,000 миль. Споръ окончился конвенціей, заключенной въ Петербургѣ 5-го (17-го) апрѣля 1824 г. слѣдующаго содержанія: Русскіе и американцы могутъ свободно плавать и заниматься рыболовствомъ на всемъ пространствѣ Тихаго океана съ слѣдующими ограниченіями: граждане американскіе не могутъ подходить къ русскимъ заведеніямъ безъ дозволенія правителя колоніи, и на оборотъ, русскіе подданные не могутъ безъ дозволенія входить въ американскія заведенія на сѣверо-восточномъ берегу; къ сѣверу отъ 54° 40′ широты американцы не могутъ учреждать заведеній, а русскіе къ югу отъ этой линіи. Далѣе постановлено, что въ теченіе 10-ти лѣтъ отъ подписанія трактата корабли обѣихъ державъ могутъ свободно плавать и заниматься рыбной ловлей въ моряхъ между означенными берегами. Эта конвенція, срокъ которой истекъ въ 1834 г., не была возобновлена.

Англія также протестовала противъ принциповъ, изложенныхъ въ указѣ 1821 года, при объявленіи его и на Веронскомъ конгресѣ. Несогласія окончились трактатомъ 16-го (28-го) февраля 1825 г., по которому установлена окончательная граница между владѣніями обѣихъ державъ въ Сѣверной Америкѣ. Границею признана линія отъ южной оконечности острова принца Валлійскаго до пролива Портландъ (отъ 54° 40′ до 50° широты), оттуда по берегамъ до горы Св. Ильи, отсюда къ сѣверу, слѣдуя 141° долготы (по Гриничскому меридіану) до Ледовитаго океана. (Изъ соч. Ортолана, пер. Лохвицкаго).

Прим. Переводчика.

даніе авторитета и практика народовъ, порѣшили, что такъ какъ открытое море, по своей природѣ, не можетъ принадлежать какой бы то ни было націи и есть необходимая дорога для всѣхъ народовъ, то оно должно считаться свободнымъ и открытымъ «The reason of the thing, the preponderance of authority, and the practic of nations have decided that the main ocean, inasmuch as it is the necessary highway of all nations, and is from its nature incapable of being continously possessed, cannot be the property of any one State (1).

Тоже самое говоритъ Твисъ въ нижеслѣдующихъ словахъ: «всѣ эти претензіи принадлежатъ теперь только исторіи» (all these pretensions are now matter of history) (2). Вообще же говоря, современный взглядъ на этотъ вопросъ можетъ выражаться нижеслѣдующимъ опредѣленіемъ: «права собственности или верховнаго права надъ моремъ, которое не можетъ сдѣлаться собственностью какого бы то ни было государства, въ настоящее время не существуетъ, а равно и не можетъ быть пріобрѣтено. Пользованіе открытымъ моремъ для политическихъ, торговыхъ, промышленныхъ и научныхъ цѣлей одинаково предостовляется каждой націи, а слѣдовательно не можетъ быть воспрещаемо ни одному государству. На принципъ свободы моря можетъ столько же мало вліять владѣніе съ незапамятныхъ временъ нѣкоторыми отдѣльнными частями открытаго моря, какъ непользованіе этими правами также съ незапамятныхъ временъ (3).

Но до сихъ поръ подлежитъ нѣкоторому сомнѣнію, можетъ ли считаться обязательнымъ договоръ, въ которомъ какое нибудь государство торжественно заявляетъ, что оно не намѣрено воспользоваться своими естественными правами надъ открытомъ моремъ. Большинство публицистовъ признаетъ такія обязательства только для договаривающихся сторонъ, такъ напр. изъ писателей прошедшаго времени такого мнѣнія придерживались

(1) I. § 172.
(2) I. § 183.
(3) См. Vattel, I. §§ 95 и 285; Hautefeuille, Histoire стр. 24 и Droits devoirs I. стр. 225 и 226; Heffter, § 74; Gessner, D, d, N. стр. 20.

Гроцій ([1]), Ваттель ([2]), фонъ-Мартенсъ ([3]), Клюберъ ([4]), изъ новѣйшихъ же Филиморъ, ([5]) Твисъ ([6]) и др. Отефиль (Hautefeuille) ([7]) же напротивъ вмѣстѣ съ нѣкоторыми другими писателями какъ наприм. Верже, ([8]) (Vergé), того мнѣнія, что всѣ договоры, въ которыхъ дѣлается постановленія о томъ, чтобы не пользоваться правомъ свободы морей не могутъ считаться обязательными. Хотя въ подтвержденіе этого мнѣнія и приводится много замѣчательныхъ доводовъ, но во всякомъ случаѣ всѣ они не настолько убѣдительны, чтобы могли вполнѣ пошатнуть противоположное убѣжденіе; по мнѣнію автора, между понятіями «empire de la mer» и «usage de la mer» большой разницы не существуетъ и поэтому онъ приходитъ къ тому результату, что подобные договоры дѣйствительны только до тѣхъ поръ, пока это желаетъ одна изъ договаривающихся сторонъ. Съ своей стороны мы должны примкнуть къ тому мнѣнію, что подобные договоры обязательны, хотя бы даже вслѣдствіи общепринятыхъ принциповъ относительно обязательности всѣхъ вообще договоровъ. ([9]) Однако молчаніе, сохраняемое по извѣстному вопросу, или вообще нежеланіе высказывать прямо свои взгляды, вовсе не должно стѣснять заинтересованныя стороны и потому не можетъ давать повода для какихъ бы то ни было особенныхъ правъ тому государству, которое упорно молчитъ относительно важности затронутыхъ вопросовъ ([10]).

([1]) De jure belli ac pacis 1. 2. c. 3. § 15.
([2]) I. § 284.
([3]) Precis I. стр. 149.
([4]) § 132.
([5]) I §§ 172—17.
([6]) I. §§ 175 и 176.
([7]) Histoire, page 24, 25.
([8]) I. стр. 152.
([9]) Особенно ясно это выражено у Гефтера. §§ 94, 98 и 99. (Русскій переводъ съ измѣненіями и дополненіями, См. Барона Таубе).
([10]) См. Hautefeuille, Гесснеръ и др.

§ 5.

Національныя воды.

I. Принципъ свободы моря потерпѣлъ по различнымъ направленіямъ всевозможныя отступленія, которыя отчасти дѣлались въ интересахъ международныхъ морскихъ сношеній, частью же въ пользу особенныхъ правъ, заинтересованныхъ въ этихъ сношеніяхъ, государствъ. Въ первомъ смыслѣ особенное значеніе имѣютъ: правила касающіяся обязательства имѣть въ исправности судовыя бумаги для опредѣленія національности судовъ; правила предупрежденія столкновенія судовъ на морѣ; правила касательно права останавливать и обыскивать подозрительныя суда и т. д.

Всѣ положенія и правила изданы въ этомъ направленіи не съ цѣлью ограниченія свободы пользованія открытымъ моремъ, напротивъ онѣ должны были только способствовать торжеству принципа свободнаго и безпрепятственнаго пользованія этою громадною частью земнаго шара всѣмъ народамъ для самыхъ разнообразныхъ цѣлей.

Но другаго рода были отступленія втораго порядка, т. е. именно тѣ, которыя касались особыхъ правъ извѣстныхъ государствъ надъ нѣкоторыми отдѣльными частями океана; такія отступленія признаются даже современными народными правами всѣхъ морскихъ державъ.

Эти то общія отступленія отъ принципа свободы моря будутъ предметомъ нижеслѣдующихъ изслѣдованій.

A. Прибрежное или территоріальное море.

(Das Küstenmeer).

II. Особенныя права надъ прибрежнымъ или территоріальнымъ моремъ, (territoire maritime, mer territorial, territorial waters) т. е. лучше говоря надъ частью океана, которая непосредственно прилегаетъ къ берегу и составляетъ какъ бы продолженіе

владѣній извѣстнаго государства, берега котораго омываются этимъ моремъ, выводятся (подтверждаются):

a) возможностью, даже необходимостью, извѣстной береговой защиты для безопасности всего морскаго прибрежья,

b) необхдимостью создать извѣстный контроль въ политическомъ, финансовомъ, промышленномъ и полицейскомъ отношеніяхъ надъ всѣми судами, входящими въ порта и выходящими изъ нихъ и наконецъ

c) потому, что въ интересахъ многихъ жителей береговаго прибрежья лежитъ созданіе особенныхъ правъ надъ территоріальными водами.

По этому поводу писатель Hautefeuille (1) совершенно вѣрно замѣчаетъ, «что признать свободу территоріальныхъ морей было бы равносильно уничтоженію современныхъ основъ международной торговли и отнятію отъ большинства морскихъ державъ тѣхъ громадныхъ преимуществъ, которыя они получаютъ отъ ихъ національной торговли. Имѣя въ виду эту точку зрѣнія, всѣ безъ исключенія договоры, которые были заключаемы въ интересахъ торговли и промышленности, признали за государствами право создавать законы для всѣхъ тѣхъ територіальныхъ водъ, которыя омываютъ берега этихъ государствъ; т. е. другими словами, эти договоры освятили принципъ верховныхъ національныхъ правъ надъ этою частью океана.

Это исключеніе отъ общепризнаннаго принципа свободы морей не приноситъ никакого ущерба самому принципу. Употребленіе океана для мореплаваній и для рыбной въ немъ ловли (2) остается

(1) Д. е d. I. стр. 232.

(2) Того же самаго нельзя сказать относительно прибрежнаго рыболовства, производимаго въ территоріальномъ морѣ, равно какъ относительно всякихъ другихъ произведеній, добываемыхъ со дна морскаго вдоль берега, какъ то: коралловъ, жемчуга и пр. т. е. произведеній не неистощимыхъ, такъ какъ отъ неумѣрнаго пользованія или злоупотребленія добываніе ихъ легко можетъ быть уничтожено и истощено. Чтобы ихъ сохранить, необходимо ихъ регламентировать, поставить, такъ сказать, въ опредѣленныя рамки. Наконецъ прибрежный народъ имѣетъ громадный интересъ владѣть частями моря, прилегающими къ его берегамъ для того, чтобы защищать свою страну отъ нападеній внѣшняго непріятеля и пиратовъ. Изъ этого слѣдуетъ, что свойства, обусловливающія свободу открытаго моря, не встрѣчаются въ территоріальномъ морѣ, и что это

одинаково свободнымъ и общимъ для всѣхъ. Всѣ желающіе могутъ безпрепятственно плавать въ самыя отдаленныя мѣста и производить торговлю со всѣми народами; всѣ народы имѣютъ одинаковое право безпрепятственно преслѣдовать рыбу вдали отъ морскаго прибрежья. И такъ океанъ свободенъ, но маленькая его полоса, омывающая берега извѣстнаго государства, можетъ быть принадлежностью послѣдняго. (Admettre la liberté des mers territoriales serait annéantir les bases actuelles du commerce internationale et priver la plupart des états navigateurs des avantages immenses, qu'il tirents de leur trafic. Aussi tous les traités sans exception, qui se sont occupés des interêts commerciaux, ont reconnu aux nations le droit de dicter les lois dans toutes les mers territoriales qui baignent leur côtes c'est à dire q'ils ont sanctionné le domaine souverain de la nation sur cette partie de l'Océan. Cette exception au principe général de la liberté des mers ne porte aucune atteinte au principe lui - même; l'usage de l'Océan pour la navigation et la pèche de la haute mer reste libre et commun á tous. Tous peuvent aller sans entraves, dans le régions les plus éloignées, commercer avec tous les peuples; tous peuvent poursuivre les poissons, qui habitent loin des côtes, sans que nul puisse y metre obstacle. L'Océan est donc libre, mais l'espace étroit, qui baigne le littoral est réserveé; il est propriètè du domaine souverain d'une nation qui peut en exclure les autres, il n'est pas libre»).

При исключительныхъ верховныхъ правахъ надъ территоріальными морями законъ не имѣетъ въ виду права частной собственности въ смыслѣ dominium (владѣнія), но только нѣкоторыя права въ смыслѣ imperium (господства), исходною точкою котораго служитъ право созданія правилъ безопасности мореплаванія около этихъ морскихъ прибрежій. По крайней мѣрѣ, таковъ смыслъ одного распоряженія верховнаго прусскаго трибунала отъ 28 ноября 1866 года (¹).

послѣднее можетъ находиться во владѣніи и разсматриваться, какъ необходимая принадлежность земли, которую оно омываетъ. *Прим. переводчика.*

(¹) Въ Goltdammers Arhiv, томъ XV. Писатель Schiatarella (въ сочиненіи Del Territorio стр. 5) говоритъ ошибочно о: dominio continuo, pieno, assoluto del popolo della riva» (о постоянной, полной и неограниченной власти населенія морскаго прибрежья).

III. Прежде чѣмъ рѣшить вопросъ о границахъ прибрежнаго [территоріальнаго] моря, необходимо сначала опредѣлить: гдѣ начинается, считая со стороны берега, территоріальное море т. е. другими словами провести точную границу морскаго прибрежья въ морѣ, а за тѣмъ найти то разстояніе, на которое считается въ открытое морѣ, начиная отъ этой послѣдней границы, территоріальное море въ настоящемъ смыслѣ этого слова.

а. БЕРЕГОВАЯ ГРАНИЦА.

Естественная граница между морскимъ прибрежьемъ и территоріальнымъ моремъ, даже не принимая во вниманія только что изложенныхъ требованій, никогда не можетъ быть постоянною; она измѣняется съ каждымъ приливомъ и отливомъ, съ каждою перемѣною вѣтра и теченія. Если поэтому въ смыслѣ границы желаютъ имѣть опредѣленную норму права, то необходимо создать строгія правила, достаточно удовлетворительныя для рѣшенія разбираемаго вопроса.

Границею морскаго прибрежья римское право считало границу наибольшаго прилива, [1] новѣйшіе же опредѣленія, въ особенности международныя конвенціи касательно производства рыбной ловли, считали эту границу напротивъ полосу наименьшаго прилива. Даже новѣйшая публицистика, которая занималась этимъ вопросомъ, становилась на ту же точку зрѣнія; впрочемъ, по смыслу нѣкоторыхъ послѣднихъ сочиненій, при обсужденіи извѣстнаго происшествія должно быть принято во вниманіе соотвѣтствующее состояніе воды, при которомъ оно имѣло мѣсто; такимъ образомъ напримѣръ извѣстное дѣяніе, совершенное у границы территоріальнаго моря во время прилива, должно быть обсуждаемо иначе, еслибы оно происходило во время прилива и отлива. Насколько мало практичны подобныя опредѣленія видно изъ самаго

---

(1) § 3. J. 2, 1: «Est autem litus maris quatenus hibernus fluctus maximus excurrit.» I. 96 pr. D. de Y. S. «Litus est quousque maximus fluctus a mari pervenit;» I. 112 ib. Litus publicum est eatenus, qua maxime fluctus exaestuat» (смыслъ этихъ положеній вполнѣ опредѣляется словами: границею морскаго общественнаго прибрежья должна считаться полоса берега наибольшаго прилива).

дѣла. Нѣкоторыя достоинства еще можно признать за тѣми писателями, которые стараются доказать, что граница морскаго прибрежья кончается тамъ, гдѣ море становится судоходнымъ ([1]).

Весь этотъ вопросъ находится въ тѣсной связи съ разстояніемъ территоріальнаго моря отъ берега; онъ разрѣшается самъ по себѣ, если эту границу не будутъ считать въ зависимости отъ опредѣленнаго на всѣ случаи разстоянія, но напротивъ если оно будетъ зависѣть отъ возможности прибрежнаго владѣльца силою удержать это пространство въ его фактическомъ владѣніи и власти, т. е. если онъ посредствомъ какихъ нибудь военныхъ приспособленій, или нѣсколькихъ пушекъ дѣйствительно господствуетъ надъ этимъ пространствомъ. Ниже мы увидимъ какимъ образомъ эта точка зрѣнія должна считаться наиболѣе подходящею. Если ее признать въ принципѣ, то границею территоріальнаго моря должно считать линію отъ которой начинается это господство надъ моремъ, т. е. говоря практически, ту линію морскаго прибрежья, по которой возможно безопасно строить такія прибрежныя батареи, корорыя будутъ внѣ опасности даже при самой высокой водѣ прилива ([2]).

Само собою разумѣется, что такія волны, которыя были напримѣръ въ Балтійскомъ морѣ въ 1873 г. не могутъ быть приняты во вниманіе, такъ какъ противъ ихъ дѣйствія не дѣйствительны даже самыя разумныя мѣры предосторожности.

Самый же фактъ постройки такихъ береговыхъ батарей для разбираемаго вопроса значенія имѣть не можетъ; для насъ важно знать только возможность ихъ постройки.

Впрочемъ даже въ новѣйшихъ международныхъ договорахъ линія наименьшаго отлива, а не прилива, считается береговою границею. Тоже самое мы находимъ даже въ 1878 году въ англійскихъ Territorial Waters Jurisdiction Act ([3]).

([1]) Такъ напр. Wheaton, El. I. S. 168: Il est entendu que cette distance ne commence à compter que depuis le point où la mer est navigable». (Само собою разумѣется, что это разстояніе начинается только съ того мѣста, съ котораго море становится судоходнымъ).

([2]) См. также Nizze (стр. 32 и 33), гдѣ авторъ указываетъ на практическія мѣры Римской Имперіи.

([3]) Гдѣ объ этомъ говорится слѣдующее: One marine leage of the coast measured

Какъ бы то ни было, но не слѣдуетъ упускать изъ виду, что такое въ высшей степени непрактическое опредѣленіе вовсе не есть результатъ практики. Прежде чѣмъ быть принятымъ, оно было создано научнымъ путемъ.

B. МОРСКАЯ ГРАНИЦА.

Таковою считается, или опредѣленное для всѣхъ случаевъ разстояніе отъ извѣстной точки берега или же она опредѣляется возможностью дѣйствительнаго господства надъ извѣстною частью моря со стороны берега. Какъ практика, такъ и теорія много разъ старались не придерживаться обоихъ опредѣленій; даже новѣйшія руководства по международному праву даютъ объ этомъ вопросѣ самыя неопредѣленныя и неточныя понятія, хотя рѣшеніе его не представитъ особеннаго затрудненія, если принять только вѣрную исходную точку, т. е. возможность постояннаго господства или вѣрнѣе сказать возможность постоянной и дѣйствительной защиты извѣстной полосы моря со стороны берега. Всѣ другія точки зрѣнія не выдерживаютъ критики (1).

Такимъ образомъ мы приходимъ сами собою къ заключенію, что морская граница территоріальнаго моря простирается до той линіи, которую возможно защищать море со стороны берега (2).

---

from law—water mark. (Въ разстояніи одной морской мили отъ марки наименьшаго отлива).

(1) Валенъ въ сочиненіи «Commentaire sur l'ordonnance de 1681» хотѣлъ напр. ввести геологическое опредѣленіе: считать территоріальнымъ моремъ ту часть его, гдѣ можно достать дно. Но это положеніе не практично. Во первыхъ большія глубины иногда встрѣчаются вплоть до самаго берега: въ этомъ случаѣ государство вовсе не имѣло бы территоріальнаго моря. Во вторыхъ, при этомъ началѣ, границы территоріальнаго моря были бы лишены видимаго для всѣхъ основанія, линія была бы при томъ чрезвычайно измѣнчива и перепутана.

Прим. переводчика.

(2) Это правило получило свое первоначальное примѣненіе благодаря свѣтлому взгляду Г. фонъ-Бинкерсгека (Bynkershoek), который свои выводы резюмируетъ слѣдующимъ образомъ: «Quare omnino videtur rectius, eo potestatem terrae extendi, quousque tormenta exploduntur, eatenus quippe cum imperare tum possidere videmur. Loquor autem de his temporibus, quibus illis machinis utimur; alioquin generaliter dicendum esset: potestatem terrae finiri, ubi finitur armorum vis: etenim haec, ut diximus, posessionem tuetur.» (De dominio maris cap 2.)

Вслѣдствіе этого опредѣленія ясно, что протяженіе территоріальнаго моря находится въ полной зависимости отъ дальности полёта снарядовъ артиллерійскихъ орудій, поставленныхъ на берегу. Но зато оно должно быть одинаковымъ для всѣхъ территоріальныхъ морей той же эпохи. Причемъ для разсматриваемаго вопроса все равно — будутъ ли на надлежащемъ морскомъ прибрежьѣ береговыя батареи, или нѣтъ. То же самое можно сказать и про дальность полета снарядовъ изъ надлежащихъ артиллерійскихъ орудій т. е. будутъ ли послѣднія лучшими въ данное время или же они хватаютъ на гораздо меньшее разстояніе, слѣдовательно отстали отъ требованія времени. Здѣсь прежде всего слѣдуетъ имѣть въ виду возможность помѣщенія на морскомъ прибрежьѣ самыхъ лучшихъ артиллерійскихъ орудій своего времени ([1]).

Всѣ заранѣе и строго опредѣленныя разстоянія, до котораго должно простираться территоріальное море, основываются или на простомъ произволѣ, или же на нѣкоторыхъ частныхъ государственныхъ договорахъ,—по этому они не могутъ имѣть силы международныхъ принциповъ.

Всѣ тѣ, которые утверждаютъ, что будто бы территоріальное море должно продолжаться отъ берега на разстояніе трехъ миль, равному всегда дальности разстоянія пушечнаго выстрѣла затемняютъ только этотъ самъ по себѣ-весьма важный вопросъ, такъ какъ по смыслу этого опредѣленія какъ бы выводится заключеніе о существованіи международнаго соглашенія считать разстояніе пушечнаго выстрѣлатолько въ три мили. Нѣмецкіе и большая часть французскихъ и италіянскихъ писателей не впали въ эту ошибку ([2]).

([1]) См. фонъ Мартенсъ, Précis I. стр, 144: «La conservation du domaine de la mer territorial par la nation riveraine n'est pas subordonnée á l'établissement et á l'entretien d'ouvrages permanents, tels que batteries ou forts; la souveraineté de la mer territoriale n'est pas plus subordonnée á son mode d'exercise que la souveraineté du territoire même. (Сохраненіе господства надъ территоріальнымъ моремъ за населеніемъ его морскаго прибрежья не находится въ зависимости отъ сооруженія и поддержанія постоянныхъ сооруженій, каковы напр. батареи или форта; верховная власть надъ территоріальнымъ моремъ тождественна съ верховною властью надъ берегомъ). Кромѣ того см: Schiatarella (Del Territorio стр. 8).

([2]) Въ особенности Блунчли дѣлаетъ строгую разницу (§ 302) касательно трёхъ мильнаго разстоянія, опредѣленнаго извѣстными отдѣльными актами и дѣй-

Смѣшиваніе въ одно общее понятіе трехъ мильнаго разстоянія съ наибольшимъ разстояніемъ полета артиллерійскаго снаряда произошло вѣроятно вслѣдствіе заключенія цѣлаго ряда какъ отдѣльныхъ, такъ общихъ договоровъ, въ которыхъ дѣйствительно говорилось о 3-хъ мильномъ разстояніи для извѣстныхъ нормъ права. Между тѣмъ новѣйшая британская практика—какъ это доказывается возраженіями и обсужденіями билля о территоріальныхъ моряхъ (Territorial Waters Bill) въ засѣданіи палаты общинъ отъ 14 Февраля 1878 года—встала на точку зрѣнія тѣхъ писателей, которые объединили эти два понятія и поэтому какъ британскіе, такъ и американскіе писатели приняли эту точку зрѣнія [1].

ствительною границею территоріальнаго моря въ зависимости отъ дальности артиллерійскихъ орудій; далѣе тоже самое мы встрѣчаемъ у Гефтера (§ 75); Гефкенъ же говоритъ (примѣчаніе къ § 75):«Такъ какъ дальность полета артиллерійскихъ снарядовъ значительно увеличилась, то трехмильное разстояніе отъ берега территоріальнаго моря получила въ настоящее время всеобщее признаніе». Далѣе см. Клюберъ (§ 130), Оппенгеймъ (стр. 128); Архивъ Гольдаммера (Goltdammer) томъ III, стр. 651 и слѣдующія практическія примѣры: смотри документы прусскаго верховнаго трибунала (Obertribunal) отъ 25 Ноября 1866 г. Гесснеръ (D. d. N. стр. 22—23) констатируетъ, что принципъ Бинкергука (Terrae potestas finitur ub finitur armorum vis т. е власть надъ землей оканчивается тамъ, гдѣ оканчивается дѣйствіе оружія) остался до сихъ поръ правиломъ международнаго права и по этому поводу замѣчаетъ «вотъ почему права прибрежныхъ государствъ значительно расширились, благодаря изобрѣтенію нарѣзныхъ орудій (C'est pourquoi les droits des riverains ont été augmentés par l'invention des canons rayés): при чемъ онъ присовокупляетъ, что прежде дальность полета снарядовъ обыкновенно опредѣляли двумя морскими милями; теперь же это разстояніе измѣряется тремя милями. Изъ французскихъ и итальянскихъ писателей, считавшихъ наибольшій полетъ снарядовъ самою лучшею и раціональною нормою для опредѣленія границы прибрежнаго моря, наибольшаго вліянія имѣли Ортоланъ (см. I. стр. 153, въ особенности же стр. 158 и 159) и Schiattarella (Del Territorio стр. 8). Изъ болѣе старыхъ писателей замѣчательны также доводы гг. Сурланда (§ 483) и Ф. Мартенса (Précis I. стр. 141,142 и 399).

(1) Даже Филлморъ I. § 198, поясняетъ: «But the rule of law may now be consired as fairly established-namely that this absolute property and jurisdiction does not extend unless by specific provision of a treaty or on unquestioned usage beyond a marine league (being three miles) or the distance of a canon-shot from the shore at law-tide (Но правило закона можетъ считаться теперь вполнѣ установленнымъ; оно заключается въ томъ, что неограниченное право собственности и юрисдикція не распространяются за предѣлы, установленные договоромъ или неоспоримымъ обычаемъ, а именно за границы одной мили (равной тремъ мор-

Всѣ другіе масштабы для опредѣленія разстоянія территоріальнаго моря, какъ напримѣръ дальность слуха человѣческаго голоса со стороны берега, глубина моря, разстояніе,—необходимое для совершенія двухъдневнаго путешествія и другія болѣе или менѣе куріозныя опредѣленія—не заслуживаютъ вниманія быть упомянутыми (¹).

Имѣя въ виду важность вопроса раціональнаго опредѣленія границы территоріальнаго моря, мы, однако, не можемъ остановиться на вышеизложенныхъ обстоятельствахъ. Даже въ новѣйшей публицистикѣ высказываются такія мнѣнія, которыя своею смѣлостью далеко превосходятъ претензіи средневѣковыхъ писателей (²). Изъ нихъ особенною крайностью отличался писатель Ваттель, который хотя принципіально и признавалъ, что права прибрежнаго государства надъ территоріальнымъ моремъ продолжаются только до границъ полета артиллерійскихъ снарядовъ изъ орудій, поставленныхъ на морскомъ прибрежьѣ, но который, въ другомъ мѣстѣ своихъ сочиненій прямо говоритъ, что власть извѣстнаго государства надъ его территоріальнымъ моремъ можетъ продолжаться до разстоянія, необходимаго для безопасности государства и, слѣдовательно, до тѣхъ мѣстъ моря, которыя въ состояніи защищать это государство. Дальше всѣхъ въ этомъ направленіи идетъ Кентъ. (³) Хотя въ принципѣ и онъ признаетъ,

---

скимъ милямъ) или же разстоянію пушечнаго выстрѣла при низкой водѣ (т. е. при отливѣ); въ другомъ мѣстѣ этотъ писатель говоритъ, что верховная власть надъ моремъ (территоріальное море) продолжается до разстоянія пушечнаго выстрѣла (II. § 303) см. далѣе Твисъ (Twiss), Territorial Waters, стр. 306 и law of Nations I. § 172 Wheaton, El. I. стр. 168, 169; Woolsey, стр. 50. Изъ итальянскихъ же писателей см. Calvo, §§ 188 и 201

(¹) Въ равной мѣрѣ непрактична и произвольна идея г. Райневаля (Raynevals), по которой протяженіе территоріальнаго моря со стороны берега продолжается до самой дальной точки моря, видимой со стороны берега (т. е., другими словами, до границы видимаго горизонта); не говоря уже о томъ, что эта мѣра не имѣетъ ни малѣйшаго международнаго основанія, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что границы видимаго горизонта весьма часто мѣняются и зависятъ отъ массы всевозможныхъ обстоятельствъ, какъ напримѣръ: отъ зрѣнія наблюдателя, отъ состоянія воздуха, отъ времени дня и пр,

(²) Изъ нихъ нѣкоторые доказывали, что права территоріальнаго моря могутъ продолжаться на 60 миль отъ берега; большинство же писателей говорило, что эта граница продолжается на разстояніи 100,000 шаговъ отъ берега.

(³) См. I стр. 29.

что дальность полета артиллерійскаго снаряда можетъ въ общемъ служить правильнымъ масштабомъ, признаннымъ международнымъ правомъ, но тутъ же присовокупляетъ, что Сѣверная Америка имѣла полное право расширить границы территоріальнаго моря далеко за эти предѣлы. Основаніе этому праву Кентъ находитъ въ отступленіи британской практики, которая потребовала себѣ особыя права надъ нѣкоторыми англійскими бухтами и заливами (Kings или вѣрнѣе, Queens Chambers, см. ниже VIII).

Для доказательства вѣрности своихъ взглядовъ Кентъ дѣлаетъ различіе между тѣми частями американскихъ морей, которыя бы подлежали юрисдикціи Сѣверо - Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и тѣми, которыя имѣли бы общій международный характеръ. Къ первымъ онъ, напримѣръ, причисляетъ часть Мексиканскаго залива, отдѣленную отъ открытаго моря линіею, идущею отъ южной части Флориды къ устью рѣки Миссисипи. Верховныя права Сѣверной Америки надъ этою частью моря простирались бы такимъ образомъ на 180 морскихъ миль отъ морскаго прибрежья.

Кромѣ того, Кентъ находитъ, что Америка понесетъ значительныя потери въ тѣхъ случаяхъ, когда чужія воюющія морскія государства избрали бы эти прибрежныя воды Америки базисомъ даже тѣхъ военно-морскихъ дѣйствій, которыя происходили бы гораздо далѣе, чѣмъ на разстояніи пушечнаго выстрѣла отъ американскаго прибрѣжья; вотъ что при этомъ случаѣ говоритъ г. Кентъ: in 1806 our government thougt it would not be unreasonable considering the extent of the United Staates, the shoalness of their coast and the natural indication furnished by the well defined path of the Gulf Stream, to expect an immunity from belligerent warfare, for the space between that limit and the American Shore [1]. (Въ 1806 году наше правительство полагало, что принимая во вниманіе протяженіе территоріи Сѣверной Америки,

---

[1] Woolsey (§ 56) замѣчаетъ при этомъ: «Such broad claims have not, it is believed, been much urged, and they are out of character for a nation, that has ever asserted the freedom of doubtfull waters, as well as contrary to the spirit of the more recent times. (Такія широкія требованія не всегда поддерживались и находятся внѣ характера націи, всегда стоявшей за свободу спорныхъ водъ; кромѣ того эти требованія противны духу нынѣшняго времени).

мелководіе ея морскихъ прибрежій и естественную границу, представляемую Гольфстремомъ, считать территоріальнымъ моремъ Сѣверной Америки т. е. воспретить въ нихъ всякія военныя дѣйствія, часть океана, лежащую между Гольфстремомъ и морскимъ берегомъ Америки).

Въ интересахъ таможенныхъ Великобританія оставляетъ за собою права контроля на 12 морскихъ миль отъ берега (4 leagues) всѣхъ судовъ, идущихъ въ ея порта. Въ случаѣ замѣченной контробанды или обмана, англійскіе таможенные крейсера имѣютъ право остановить судно и, взявши его на буксиръ или подъ конвой, отправить въ первый вблизи лежащій англійскій портъ съ цѣлью предать это судно юрисдикціи англійскаго морскаго суда. По мнѣнію Кента, такое же право существуетъ и для Сѣверо-Американскихъ Штатовъ; въ особенности же онъ старается доказать, что прибрежныя моря до изложенныхъ имъ границъ должны имѣть чисто нейтральный характеръ.

Подобные взгляды и принципы, вытекающіе изъ личныхъ индивидуальныхъ интересовъ отдѣльныхъ государствъ и противорѣчащіе всѣмъ принципамъ международнаго права, по которому ни одной націи не дается права останавливать суда, идущія отъ берега далѣе разстоянія пушечнаго выстрѣла, не могутъ имѣть обязательнаго для всѣхъ народовъ характера. Каждое государство, противъ котораго практикуются эти мѣры, имѣетъ право протестовать и, смотря по обстоятельствамъ, требовать также возмѣщенія причиненныхъ убытковъ. Даже британскій законъ, статья 26, geo II, по которому всѣ суда, идущія изъ мѣстъ, въ которыхъ свирѣпствуетъ какая нибудь эпидемія, должны держаться, подъ страхомъ штрафа въ 200 ф. с., въ 12 морскихъ миляхъ отъ берега (4 leagues) не можетъ считаться обязательнымъ для иностранныхъ судовъ. Между тѣмъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что мѣра эта вполнѣ основательная и соблюденіе ея лежитъ въ интересахъ санитарныхъ. Отсюда слѣдуетъ, что тѣ заинтересованныя государства, которыя будутъ недовольны этими мѣрами могутъ протестовать противъ обязательности этихъ правилъ [1],

По поводу этихъ партикулярныхъ стремленій отдѣльныхъ

---

[1] См. также Twiss, I, § 181.

государствъ, г. Hautefeuille совершенно основательно говоритъ: «весьма много спорили относительно границъ территоріальнаго моря; даже еще въ настоящее время нѣкоторыя націи даютъ этимъ морямъ такое громадное протяженіе, которое грозитъ уничтожить самый принципъ свободы моря. Самое опредѣленіе [территоріальное море] весьма ясно показываетъ его границы. Морскія воды только тогда могутъ сдѣлаться территоріальными, когда онѣ будутъ дѣйствительно защищены со стороны берега; поэтому только тѣ воды, надъ которыми могутъ господствовать ихъ морскія прибрежья могутъ считаться территоріальными. Большинство цивилизованныхъ государствъ приняли эту норму опредѣленія территоріальнаго моря; они смотрятъ только на ту часть моря, какъ на территоріальную, которая можетъ быть защищена орудіемъ, поставленнымъ на берегу. Всѣ же другія требованія нѣкоторыхъ народовъ, выходящія изъ этихъ опредѣленныхъ границъ, незаконны и юридически оправданы быть не могутъ (On a beaucoup discuté sur l'étendue de la mer territoriale; aujourd'hui encore quelques nations donnent à cette exception un tel développement, qu'elle deviendrait l'anéantissement du principe même de la liberté de la mer. Le définition de la mer territoriale suffit pour fixer son étendue. Les eaux maritimes ne deviennent territoriales que lorsqu'elles peuvent être défendues par le souverain du rivage d'une manière absolue et permanente; il n'y a donc que celles qui sont ainsi soumises au joug, qui acquiérent cette qualité. La portée réelle de la puissance défensive est la limite de la mer privée. La plupart des peuples civilisés ont adopté cette limit eils regardent comme territoriale toute la partie de la mer comprise sous le plus grande portée d'un canon placé à terre. Toutes réclamations faites par certaines nations au delà de cette limite, sont des prétensions illegitimes, qui ne sauraient être justifiées).

IV. Особенное значеніе всегда имѣли границы въ три морскихъ мили, т. е. такія мили, которыхъ въ одномъ экваторіальномъ градусѣ насчитывается 60=15 географическимъ милямъ. Три такихъ мили равняются одной англійской морской мили (marine league) [1]. Эта граница встрѣчается въ многочислен-

---

[1]) Marine league (lieue marine, legua)=5555$^5/_9$ метра.

ныхъ конвенціяхъ о рыбной ловлѣ, далѣе въ нѣкоторыхъ морскихъ законахъ, положеніяхъ, уложеніяхъ, объявленіяхъ нейтралитета, въ правилахъ каперства и въ другихъ распоряженіяхъ отдѣльныхъ правительствъ. Причину такой нормы въ три мили слѣдуетъ, вѣроятно искать, въ томъ, что въ прежнее время трехъмильное разстояніе считалось наибольшимъ разстояніемъ пушечнаго выстрѣла. Само собою разумѣется, что эти договоры и конвенціи обязательны для договаривающихся сторонъ и по настоящее время; тѣ же границы территоріальнаго моря, которыя предлагаются принципами науки, должны быть только признаны тѣми государствами, которыя не связаны на этотъ счетъ особыми договорами.

И такъ, мы видимъ, что граница территоріальнаго моря, разсматриваемая въ отношеніи ея зависимости отъ дальности пушечнаго выстрѣла не можетъ считаться постоянною величиною, но она вполнѣ зависитъ отъ наибольшей дальности полета снаряда артиллерійскихъ орудій каждой эпохи [1]. Въ настоящее время эта граница можетъ считаться около 8 морскихъ миль. По мнѣнію Ортолана, государства вправѣ разрѣшить трактатами право полицейскаго надзора и далѣе пушечнаго выстрѣла, именно для воспрепятствованія контрабандѣ, для защиты прибрежной рыбной ловли, которая всегда принадлежитъ только подданнымъ державы, обладающей берегами, если трактатами не опредѣлено изъятій. Но и въ этомъ случаѣ подчиненіе его надзору обязательно для державы, заключавшей трактатъ, и только относительно тѣхъ предметовъ, о которыхъ сказано въ трактатахъ.

В. Закрытыя моря.

V. Географическое положеніе нѣкоторыхъ морей, равно какъ отдѣльныхъ частей послѣднихъ, въ ихъ зависимости отъ границъ извѣстныхъ государствъ, даютъ иногда послѣднимъ особенныя

---

(1) Ортоланъ, I. стр. 158, говоритъ, что эта граница зависитъ отъ наибольшаго полета артиллерійскаго снаряда, согласно усовершенствованіямъ своего времени. (La plus forte portée de canon selon les progrés communes de l'art à chaque époque.

верховныя права надъ этими морями съ ихъ частями. Нерѣдко государства изъявляли въ этомъ направленіи такія широкія права, которыя переходили границы основательныхъ юридическихъ доводовъ и правъ на владѣніе этими морями. Чтобы пользоваться какими нибудь особенными преимуществами (спеціальныя верховныя права) надъ извѣстными водами, необходимо: или имѣть фактическую возможность держать ихъ въ постоянномъ подчиненіи, или же онѣ должны быть отрѣзаны отъ всякаго сообщенія съ океаномъ (Weltmeer).

Совершенно отрѣзанныя отъ океана моря, т. е. такія моря, которыя не соединены съ океаномъ судоходнымъ проливомъ или судоходною рѣкою, называются внутренними морями (mers fermées, Binnenmeere) въ отличіе отъ тѣхъ морей, входъ въ которыя свободенъ со стороны океана и можетъ быть защищенъ одною или нѣсколькими заинтересованными державами.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда внутреннія моря (Binnenmeere) омываютъ берега одного государства, то они, само собою разумѣется, принадлежатъ только этому одному государству, которое надъ ними имѣетъ неограниченныя права. Если же берега внутреннихъ морей принадлежатъ нѣсколькимъ государствамъ, то права надъ нимъ имѣютъ исключительно эти государства. (См. также ниже номеръ IX). Однако и въ этомъ случаѣ примѣненіе принциповъ, касающихся прибрежныхъ (территоріальныхъ) морей будутъ также имѣть мѣсто только на извѣстное разстояніе со стороны берега. Исключеніе изъ этого общаго правила можетъ быть допущено вслѣдствіе извѣстныхъ договоровъ, конвенцій и трактатовъ, въ которыхъ опредѣляются и регулируются отношенія этихъ заинтересованныхъ государствъ. [1]

Всѣ моря, заливы или бухты, соединенные съ океаномъ однимъ или нѣсколькими судоходными путями, только въ такомъ

---

[1] См. Twiss, I, § 174. Весьма интересны отношенія Россіи и Персіи относительно Каспійскаго моря (*)

(*) Авторъ вѣроятно выводитъ это заключеніе изъ правилъ Аракчайскаго мира 1828 г., по которому Персія обязалась не имѣть на Каспійскомъ морѣ военныхъ кораблей. *Прим. переводчика.*

случаѣ могутъ быть признаваемы собственными (независимыми) морями извѣстнаго государства, когда вышеизложенные пути находятся въ фактическомъ владѣніи этого государства и когда, кромѣ того, эти входы на столько узки, что могутъ быть защищены со стороны берега артиллерійскими орудіями (1). Гефферъ съ этимъ принципомъ не соглашается и, въ подтвержденіе своего взгляда, ссылается на новѣйшіе трактаты о свободѣ торговаго мореплаванія по Черному морю. Необходимо, однако, замѣтить, что Черное море имѣетъ особенныя свойства (см. ниже VI) и потому совсѣмъ не противорѣчитъ только что высказанному нами принципу (2)

VI. Разбираемыя нами исключительныя права не всегда имѣютъ силу абсолютнаго права. Въ этомъ отношеніи особеннаго вниманія заслуживаютъ Черное и Мраморное моря съ ихъ приливами; нѣкоторые же извѣстные авторитеты считаютъ заслуживающимъ вниманія также Балтійское море.

---

(1) См. Calvo, I. § 120; Wheaton, El. I, стр. 168. Hautefeuille по этому поводу говоритъ слѣдующее: «Cette dénomination (mers fermées) ne peut être appliquée qu'aux portions de mer s'avançant profondément dans les terres, et ne communiquant avec les parties libres que par un détroit assez réserré pour être commandé par les forces des deux rives. Il faut, de plus, pour qu'une mer soit réellement fermée, que tous ses rivages et les deux côtés de son entrée soient soumis au même souverain. Lorsque ces deux conditions sont réunies, une pareille mer, quelle que soit son étendue, est reputée territoriale; elle est la propriété exclusive de la nation qui regne sur ses rives. Mais du moment où le littoral appartient à plusieurs souverains, aucun d'eux, pas même le propriétaire des deux bords du détroit, n'a le pouvoir de fermer le passage», (Hist, стр. 21), т. е. что названіе закрытыя моря могутъ имѣть только воды, глубоко вдающіяся въ берегъ и соединенныя съ океаномъ (parties libres) только узкимъ проливомъ такихъ размѣровъ, который могъ бы быть защищенъ съ обоихъ сторонъ берега. Кромѣ того, еще необходимо, чтобы берега этого моря и самый входъ принадлежали одному и тому же государству (одной и той же верховной власти). Если эти два условія соблюдены, то подобное море, какихъ бы размѣровъ оно ни было, должно считаться территоріальнымъ и составлять исключительную собственность государства, владѣющаго его берегами. Если же берега этого моря принадлежатъ разнымъ государствамъ, то ни одно изъ нихъ не имѣетъ исключительнаго права надъ нимъ и даже тотъ, кто владѣетъ входомъ, не имѣетъ права закрывать послѣдній.

(2) § 76 а.

а. Черное море.

Въ прежнее время на Черное море смотрѣли, какъ на собственность Оттоманской имперіи, потому что всѣ берега этого моря принадлежали Турціи. Впослѣдствіи же, когда Россія завоевала Крымъ ([1]) и утвердила тамъ свое господство,—оно считалось внутреннимъ моремъ, принадлежащимъ вмѣстѣ Турціи и Россіи ([2]).

Въ наше же время особенное значеніе для всего Чернаго моря имѣлъ парижскій трактатъ отъ 30 марта 1856 года, главная цѣль котораго, какъ извѣстно, состоялъ въ сохраненіи независимости и неприкосновенности Оттоманской имперіи. Всѣ положенія этого трактата, имѣвшихъ цѣлью отнять отъ Россіи всякую возможность нанесенія дѣйствительнаго вреда Оттоманской имперіи, можно резюмировать слѣдующими четырьмя пунктами:

1) Черное море объявляется нейтральнымъ и свободнымъ для плаванія торговыхъ судовъ всѣхъ національностей; доступъ же военныхъ судовъ, даже судовъ, принадлежащихъ государствамъ, берега которыхъ омываются Чернымъ моремъ, воспрещается (ст. 11 и 12).

2) Въ видѣ исключенія Россіи и Турціи предоставляется содержать для нѣкоторыхъ береговыхъ надобностей ограниченное число мелкихъ военныхъ судовъ, именно 6 пароходовъ, длиною каждый не болѣе 50 метровъ и съ водоизмѣщеніемъ не болѣе 800 тонъ, и 4 легкихъ парохода или парусныхъ судовъ съ наибольшимъ водоизмѣшеніемъ въ 200 тонъ каждый (ст. 14 и приложеніе II).

3) Каждой изъ договаривающихся сторонъ предоставляется право содержать въ устьѣ рѣки Дуная по два легкихъ военныхъ

([1]) Вслѣдствіе особыхъ спеціальныхъ конвенцій, заключенныхъ между всѣми владѣльцами прибрежныхъ земель,—Черное море еще долго оставалось моремъ закрытымъ. *Прим. переводчика.*

([2]) Аральское же и Азовское моря находятся въ полной собственности Россіи. Во первыхъ потому, что всѣ берега этихъ морей принадлежатъ намъ, а во вторыхъ потому, что въ послѣднемъ Керченскій проливъ шириной менѣе двухъ пушечныхъ выстрѣловъ. *Прим. переводчика.*

судовъ, съ цѣлью содѣйствовать сохраненію порядка и слѣдить за точнымъ исполненіемъ правилъ плаванія по рѣкѣ Дуная (Durchführung des Donau-Schifffahrtsreglements, ст. 19.) ([1]),

---

[1]) Право плаванія по устьямъ рѣки Дуная основывается: на 15-й статьѣ парижскаго трактата, на корабельныхъ актахъ отъ 2 ноября 1865 года касательно регулированія плаванія по устьямъ Дуная, на тарифѣ корабельныхъ сборовъ, необходимыхъ заплатить при минованіи устья Дуная и на лондонской конвенціи отъ 13 марта 1871 года (статья 4 и слѣдующія).

Подлинный текстъ постановленій парижскаго трактата отъ 30 марта 1856 г., касательно свободы плаванія по устьямъ рѣки Дуная, слѣдующій: «Освященные вѣнскимъ конгрессомъ принципы о свободѣ плаванія по международнымъ рѣкамъ получаютъ также свое примѣненіе и относительно Дуная со всѣми его устьями; такимъ образомъ принципъ свободы плаванія по этимъ водамъ гарантируется всѣми договаривающимися государствами. Съ этою цѣлью назначается особая коммиссія, которой вмѣняется въ обязанность слѣдить за точнымъ исполненіемъ правилъ свободнаго плаванія по рѣкѣ Дунаю и ея устьямъ; эти правила будутъ выработаны особою международною коммиссіею. Каждая изъ договаривающихся сторонъ имѣетъ право содержать на станціяхъ во всякое время въ устьяхъ Дуная по два маленькихъ легкихъ судна въ видѣ гарантіи, что эти положенія будутъ соблюдаемы плавающими судами.

Результаты дѣятельности международной коммиссіи въ первыя девять лѣтъ ея существованія были слѣдующіе: регулированіе различныхъ отраслей торговаго мореплаванія по водамъ Дуная, лежащимъ между Исакшей и Чернымъ моремъ; въ этомъ отношеніи особенно замѣчательны: постройка двухъ дамбъ въ устьѣ Сулины, значительное углубленіе въ этомъ мѣстѣ фарватера, удаленіе различныхъ затонувшихъ предметовъ, мѣшавшихъ свободѣ плаванія, постановка на необходимыхъ мѣстахъ вѣхъ и бакановъ, постройка маяка въ устьѣ Св. Георга, созданіе постоянной спасательной службы и постройка морскаго госпиталя, въ которомъ безплатно пользуются больные или потерпѣвшіе крушеніе моряки.

2-го ноября 1865 года всѣ договаривающіяся стороны опредѣлили слѣдующія правила плаванія, которыя представляли собою точныя права и обязанности всѣхъ торговыхъ судовъ, плававшихъ по Дунаю и его устьямъ:

1. Всѣ постройки и сооруженія, созданныя въ интересѣ мореплаванія по Дунаю, согласно ст. 16 парижскаго трактата, въ особенности же корабельная касса въ Сулинѣ, находятся подъ защитою принциповъ международнаго права; въ случаѣ войны они объявляются нейтральными. Этотъ нейтралитетъ одинаково относится и ко всему личному и техническому составу международной коммисіи. Постройки и сооруженія международной коммиссіи считаются неприкосновенными и ихъ существованіе гарантируется всѣми договаривающимися сторонами.

2. Обязательность рѣшеній постоянной международной коммисіи.

3. Объявленіе во всеобщее свѣдѣніе всѣхъ полицейскихъ и корабельныхъ правилъ плаванія по Дунаю и его устьямъ.

4. Выработанныя правила о назначеніи турецкихъ чиновниковъ и опредѣленіе правъ, которыми они пользуются (генеральный инспекторъ и капитанъ надъ портомъ).

4) Вслѣдствіе нейтрализаціи Чернаго моря, содержаніе или созданіе военно-морскихъ арсеналовъ по берегамъ этого моря признается лишнимъ, а потому Россія и Турція обязываются таковыхъ сооруженій не возводить (ст. 13).

Не подлежитъ сомнѣнію, что всѣ эти ограниченія имѣли значительное вліяніе на сокращеніе военно-морскихъ силъ Россіи въ Черномъ морѣ; такимъ образомъ понятно, почему Россія, тотчасъ послѣ первыхъ блестящихъ побѣдъ Пруссіи надъ французскимъ оружіемъ, старалась воспользоваться временнымъ политическимъ безсиліемъ Франціи, чтобы отказаться отъ тѣхъ обязательствъ парижскаго трактата, которыя посягали на верховныя права Русскаго Императора надъ Чернымъ моремъ; въ особенности же С.-Петербургскій кабинетъ старался объ уничтоженіи спеціальной конвенціи, заключенной между Россіею и Турціею, и бывшей причиной появленія 14 статьи парижскаго трактата 1856 года. Въ подтвержденіе своихъ требованій русскіе дипломаты указывали также на то, что статьи парижскаго трактата уже много разъ не соблюдались другими договорившимися сторонами, участвовавшими въ составленіи парижскаго трактата; такъ напримѣръ, между прочими отступленіями отъ этого трактата приводилось, что появленіе 3-хъ военныхъ австрійскихъ кораблей (см. ниже b) на Константинопольскомъ рейдѣ во время посѣщенія этого города австрійскимъ императоромъ есть историческій фактъ, по меньшей мѣрѣ противо-

---

5. Гарантія въ точномъ соблюденіи выработанныхъ коммиссіею правилъ и примѣненіи выработаннаго тарифа; это достигалось:

a) обязательствомъ торговыхъ судовъ вполнѣ подчиняться въ Сулинѣ приказаніямъ генеральнаго инспектора и капитана надъ портомъ.

b) Правомъ вмѣшательства военныхъ судовъ по предложенію начальника корабельной кассы въ Сулинѣ и чрезъ посредство капитана надъ портомъ въ Сулинѣ.

Каждое военное судно можетъ оказать свое содѣйствіе мѣстнымъ властямъ только въ отношеніи торговыхъ судовъ своей же національности, или же въ отношеніи тѣхъ торговыхъ судовъ, флагъ которыхъ оно обязано защищать вслѣдствіе извѣстныхъ договоровъ или установившихся обычаевъ.

Если же такого военнаго судна не окажется на мѣстѣ стаціоперомъ, то береговыя международныя власти, какъ напримѣръ капитанъ надъ портомъ, должны обратиться къ содѣйствію военнаго судна, принадлежащаго государству, во владѣніи котораго произошло недоразумѣніе.

О финансовыхъ принципахъ и положеніяхъ въ этихъ правилахъ ничего не упоминается.

рѣчившій основнымъ статьямъ разбираемаго трактата. Всѣ державы-участницы парижскаго трактата, за исключеніемъ Пруссіи, протестовали противъ подобнаго поступка Россіи; тогда, по инициативѣ Пруссіи, было устроено посредничество ([1]), результатомъ котораго была такъ называемая ревизія тѣхъ статей парижскаго трактата, которыя касались мореплаванія по Черному морю и по Дунаю. Всѣ новыя соглашенія по этому поводу состоялись 13 Марта 1871 года въ Лондонѣ и извѣстны подъ именемъ лондонской конвенціи. Согласно послѣдней — принципъ нейтралитета Чернаго моря теряетъ свою силу; статьи 11, 13, 14 и спеціальная конвенція къ послѣдней статьѣ отмѣняются; принципъ свободы торговаго мореплаванія для всѣхъ торговыхъ судовъ всѣхъ націй снова подтверждается ([2]).

b. Босфоръ и Дарданеллы ([3]).

Турція во всѣ времена сохраняла за собою право запрещать военнымъ судамъ всѣхъ націй проходъ чрезъ свои узкіе проливы и почти никогда не встрѣчала въ этомъ отношеніи болѣе или менѣе положительнаго отпора. Въ особенности Англія, договоромъ отъ 1809, года торжественно обязалась уважать это право. Дальнѣйшее признаніе этого права мы затѣмъ находимъ въ конвенціи отъ 13 Іюля 1841 года и наконецъ въ 10-ой статьѣ парижскаго трактата 1856 года, равно какъ въ нѣкоторыхъ приложеніяхъ къ послѣднему. Согласно этому трактату, державы обязуются, по примѣру «*прежняго стараго обычая*», согласно которому входъ военныхъ судовъ въ эти проливы запрещенъ, уважать права Турціи и не допускать въ Босфоръ и Дарданеллы въ

([1]) Оффиціальные документы по этому вопросу см. государственный архивъ (Aegidi und Klauhold) томъ XX. п. 4222—4286.

([2]) Эти правила на послѣднемъ конгрессѣ въ Берлинѣ 13 іюля 1878 г. не были измѣнены (статья 63).

([3]) Дарданелльскій и Босфорскій проливы составляютъ ворота между Средиземнымъ и Чернымъ морями; несмотря на то, что ни то, ни другое море не составляетъ собственности Турціи, закрытіе ихъ считалось необходимымъ для давно отжившей и позорящей Европу Оттоманской имперіи.

Прим. переводчика.

мирное время своихъ военныхъ судовъ, съ слѣдующими, однако, оговорками:

1) Султанъ оставляетъ за собою право выдавать легкимъ военнымъ судамъ, находящимся для служебныхъ надобностей при посольствахъ дружественныхъ державъ, особый фирманъ для свободнаго плаванія по этимъ водамъ.

2) Подобнымъ образомъ имѣютъ право свободнаго пропуска оба военныхъ судна, которыя будутъ отправлены къ устью рѣки Дуная каждою договаривающейся стороною.

Въ Лондонской конвенціи 1871 года оба эти исключенія получили снова свое подтвержденіе, но, однако, сдѣлана дополнительная редакція, согласно которой султанъ имѣетъ право открыть эти проливы военнымъ судамъ дружественныхъ державъ также и въ мирное время, если эта мѣра окажется Высокой Портѣ необходимою для точнаго исполненія парижскаго трактата отъ 1856 года (1).

Особеннаго вниманія заслуживаетъ слѣдующее обстоятельство: Послѣ 1868 года, когда австрійская эскадра, на которой находился Австрійскій императоръ, получила позволеніе войти въ Дарданеллы, Турецкій султанъ присвоилъ себѣ право позволять подобный пропускъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда на пропускаемыхъ судахъ находилось царственное лицо или глава независимаго государства (2). Въ особой по этому поводу циркулярной депешѣ австрійскаго государственнаго канцлера отъ 22 Декабря 1870 года (3) былъ выраженъ взглядъ, что будто военныя суда, назначенныя въ свиту царственнаго лица, при посѣщеніи послѣдняго дружественной державы, уже этимъ самымъ теряютъ свой исключительно военный характеръ.

Въ дополненіе этихъ свѣдѣній о Босфорѣ и Дарданеллахъ переводчикъ можетъ подѣлиться съ благосклоннымъ читателемъ еще нѣкоторыми самыми современными данными объ этомъ пред-

(1) Этихъ опредѣленій Берлинскій конгресъ отъ 13 Іюля 1878 года также не касается.

(2) См. турецкую ноту отъ 28 Сентября 1868 г. въ Staatsarchiv. Bd. 16 n. 3558.

(3) Тамъ же, томъ 20, n. 4239.

метѣ, основанными на неизданныхъ еще до сихъ поръ документахъ.

Изъ диссертаціи г. В. А. «Ульяницкаго: Дарданеллы, Босфоръ и Черное море въ XVIII вѣкѣ» [1], мы узнаемъ, что до открытія морскаго пути въ Индію, Черное море и проливы соединяли Европу съ Азіей. Выгоды обладанія проходами и право проходовъ ведетъ исторію отъ древнѣйшихъ временъ. Важность торговыхъ интересовъ въ политикѣ итальянскихъ республикъ служила основаніемъ къ господству на этомъ морѣ въ средніе вѣка. Въ византійскій періодъ поводомъ къ закрытію доступа въ Черное море иностраннымъ судамъ было коммерческое соревнованіе. Съ началомъ турецкаго періода мотивомъ къ закрытію являются политическія соображенія.

Притязанія Россіи на свободу судоходства въ Черномъ морѣ начинаются съ Петра I, который понималъ значеніе морей въ торговлѣ и стремился ко всѣмъ морямъ. Главный доводъ его былъ торговля, а политика, единство вѣры и національное родство балканскихъ славянъ и ихъ симпатіи къ Россіи были средствами. Его быстрые успѣхи въ Балтійскомъ морѣ напугали турокъ; особенно, когда Украинцевъ пришелъ въ Босфоръ на стопушечномъ караблѣ и пьяный началъ производить ученье съ пальбой. Султанъ послалъ просить не пугать его женъ, изъ которыхъ очень многія беременны. Порта поняла, что Россія опасный врагъ на Черномъ морѣ, ибо имѣетъ массу союзниковъ среди единовѣрныхъ ей подданныхъ султана, и во всѣхъ дальнѣйшихъ переговорахъ о свободѣ проходовъ представляла доводы политическаго характера.

Послѣ Петра I до Екатерины II главною цѣлью русской политики, относительно Турціи, было обезпеченіе нашихъ южныхъ окраинъ отъ татарскихъ набѣговъ. Россія не имѣла доступа къ Черному морю и экономическое развитіе окраины стояло въ зависимости отъ отношеній ея къ Крыму. При Елизаветѣ Петровнѣ колонизація юга требовала портовъ и правильной торговли. Выходъ изъ Воронежа, Черкаска и Таганрога вызывался необ-

---

[1] См. Кронштадтскій Вѣстникъ 13 мая 1883 года—отчетъ о диссертаціи В. А. Ульяницкаго.

ходимостью, а Керчь-эникальскій проливъ былъ у Порты, которая дозволяла торговать только на турецкихъ судахъ, преимущественно принадлежащихъ грекамъ. Изъ Петербурга писали нашимъ резидентамъ въ Константинополѣ, чтобы настаивать на доступѣ проходовъ, а резиденты отписывали, что русской торговли не существуетъ, такъ портить отношеній не изъ чего. Пока Порта была сильна, западныя государства только слѣдили за столкновеніями ея съ Россіей, а когда Порта была уже расшатана и сама себя защищать не могла, державы вмѣшивались, чтобы не допустить новаго конкуррента.

Въ началѣ царствованія Екатерины II переговоры велись только на доводахъ о торговлѣ, пользы которыхъ Турція не сознавала и не разрѣшала судоходства изъ политическихъ опасеній. Екатерина II требовала независимости татаръ, чтобы устроить международный барьеръ съ Турціей, имѣть проходъ у Керчи и завладѣть портомъ въ Крыму. Для полученія реальныхъ выгодъ возбудили симпатіи къ единовѣрнымъ грекамъ и славянамъ, которые отозвались солидарностью, это испугало Турцію, сношенья обострились, и изъ торговыхъ интересовъ перешли на стратегическія и политическія.

Всѣ вопросы русскаго правительства были чисто кабинетные; купечество не поддерживало торговыхъ сношеній активно. Документы указываютъ на крайнее невѣжество и безчестность нашихъ купцовъ въ сношеніяхъ съ иностранцами. Въ срединѣ царствованія Екатерины II уже назрѣвалъ вопросъ о раздѣлѣ Турціи и въ мирное время Австрія держала съ Россіей союзъ, который распадался, какъ только начиналась война. Добились отъ Порты признанія свободы русской торговли въ Черномъ морѣ только послѣ кровопролитныхъ войнъ на морѣ и на сушѣ.

Оффиціальный опонентъ Ѳ. Ѳ. Мартенсъ назвалъ это сочиненіе богатѣйшимъ сокровищемъ для изученія новыхъ данныхъ по неизданнымъ документамъ, и нашелъ, что лучше было бы озаглавить его: «Очерки международнаго права XVIII вѣка».

с. Балтійское море.

Верховная власть, которую захватила Данія надъ Орезундомъ и обоими Бельтами, и право взимать за проходъ этихъ узкостей

*

извѣстный сборъ, уже издавна служили предметомъ многочисленныхъ недоразумѣній и споровъ съ многими иностранными государствами; отказъ Ганзейскихъ городовъ, въ особенности Любека, платить эту условную плату, влекли за собою частыя войны, съ перемѣннымъ счастіемъ. Но, съ другой стороны, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что это право Даніи весьма часто было признаваемо, какъ совершившееся событіе или молча, т. е. оставалось безъ всякихъ возраженій, или даже было предметомъ спеціальнаго торжественнаго заявленія со стороны извѣстныхъ государствъ (1).

Вмѣсто этой платы Данія оказывала плавающимъ судамъ защиту и покровительство отъ пиратовъ и содержала въ исправности всѣ морскіе знаки. Послѣ окончательнаго искорененія пиратовъ, Даніи оставалось только добросовѣстно исполнять второе обязательство. Когда въ 1658 году договоромъ, заключеннымъ въ Roeskilde, Шоненъ (Schonen) перешелъ во владѣніе Швеціи, то Данія оставила за собою верховныя права (imperium) надъ Зундомъ, которыя впослѣдствіи, какъ на практикѣ, такъ и въ теоріи получили самое широкое признаніе (2).

Исключительныя права датской короны надъ малымъ Бельтомъ разрѣшились сами собою послѣ того, какъ Шлезвигъ-Гольштинія отошла къ Пруссіи.

Уже весьма давно нѣкоторыя морскія государства протестовали противъ налоговъ, собираемыхъ Датскимъ правительствомъ за проходъ въ Балтійское море. Въ особенности энергично протестовало правительство Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ; въ 1848 году оно категорически заявило, что больше этого права даткой короны, какъ мѣры противорѣчащей принципу свободы торговаго мореплаванія, уважать не будетъ; другія державы также послѣдовали примѣру Сѣверной Америки, хотя, впрочемъ,

(1) Спеціальное признаніе датскаго владычества надъ Балтійскимъ моремъ со стороны Ганзейскихъ городовъ послѣдовало въ 1368 г.; Англія признала эти права въ 1450 и 1490 годахъ; Нидерланды въ 1533, 1543 и 1645 годахъ и, наконецъ, Франція въ 1663 и 1742 годахъ.

(2) См, между прочими Phillimore, I. § 179. Wheaton, El. I, стр. 173, того же автора—Histoire I стр. 205 и слюдующія, гдѣ даются весьма подробныя историческія свѣдѣнія о примѣненіи этихъ правъ.

въ нѣсколько иной формѣ. Всѣ эти недоразумѣнія Даніи съ большею частью европейскихъ государствъ привели наконецъ, 14 Марта 1857 г., къ окончательному соглашенію. Согласно этому договору—Данія впредь отказывается отъ взиманія какого бы то ни было сбора за проходъ въ Балтійское море купеческихъ судовъ договаривающихся государствъ, равно какъ отъ права ихъ осмотра и, кромѣ того, обязуется содержать въ надлежащей исправности всѣ маяки и предостерегательные огни и знаки, расположенные по берегамъ Даніи и служащіе для безопасности плаванія по Каттегату, Зунду и по обоимъ Бельтамъ. Далѣе этимъ договоромъ регулируется лоцманская часть въ отношеніи иностранныхъ судовъ; отмѣняется обязательство брать лоцмановъ; суда, не желающія имѣть лоцмана, освобождаются отъ лоцманскаго сбора и пр. Въ вознагражденіе за все это Даніи присудили заплатить 30.476,326 риксдаллеровъ (¹) (около 23 милліоновъ рублей мет.), которые были распредѣлены между договаривающимися державами. На эти деньги не слѣдуетъ однако смотрѣть какъ на неустойку за купленныя верховныя права у датчанъ—напротивъ, объ этомъ на конференціи не было рѣчи; эти деньги присуждены Даніи единственно за всѣ тѣ расходы, которые ей предстояли въ будущемъ, согласно принятымъ на себя обязательствамъ (²).

Правительство Сѣверной Америки отклонило отъ себя участіе въ подписаніи этого коллективнаго договора, но за то, 11 Апрѣля того же года, заключило съ Даніею отдѣльную конвенцію, согланно которой Данія, за 717,829 талеровъ, согласилась признать Балтійское море открытымъ для судовъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, содержать въ исправности всѣ морскіе знаки и за условленную плату предоставлять въ распоряженіе американскихъ судовъ опытныхъ лоцмановъ.

(¹) Въ подписаніи этого договора участвовали: Австрія, Бельгія, Франція, Ганноверъ, Англія, Швеція, Норвегія, Мекленбургъ-Шверинъ, Голландія, Россія, Ольденбургъ, Пруссія и Ганзетическіе города. Каждое изъ этихъ государствъ заплатило пропорціонально числу отечественныхъ кораблей, проходящихъ чрезъ Зундъ. *Прим. переводчика.*

(²) Болѣе подробныя свѣдѣнія объ этомъ предметѣ см. сочиненіе Ортолана: «Des droits et des devoirs des nations neutres» e t c. t., I. ch. 3. *Прим. переводчика.*

Въ § 33 III. мы поговоримъ еще о нейтрализаціи Балтійскаго моря на случай войны ([1]). Въ настоящее время Балтійское море открыто судамъ всѣхъ націй для мирныхъ и морскихъ торгово-промышленныхъ операцій.

С. Порта, рейды, заливы (Meereseinbrüche) и устья рѣкъ.

VII. Независимо отъ географическаго положенія, очертанія береговъ и протяженія—всѣ эти вышеупомянутыя воды считаются собственностію того государства, берега котораго они омываютъ ([2]). Къ нимъ также слѣдуетъ причислить всѣ гафы [небольшие и неглубокіе заливы] Поммернскаго морскаго прибрежья, всѣ прибрежныя мелководныя моря (Wattenmeere) сѣвернаго берега Германской Имперіи, равно какъ болѣе мелкія воды (проливы), служащія только для плаванія національныхъ (собственныхъ) судовъ, какъ, напримѣръ, узкость между англійскимъ островомъ (englischen Festland) и островомъ Wight (The Solent), Альзундъ, Фомарзундъ, Кальмарзундъ и много другихъ.

О правахъ тѣхъ узкостей, которыя, служатъ для сообщенія съ океаномъ (Weltmeer) см. § 13, VII.

Всѣ устья рѣкъ и мелководныя полосы (гафы) независимо ихъ протяженія, считаются внутренними морями ([3]).

Подобнымъ образомъ всѣ острова, лежащіе впереди или въ самыхъ вышеупомянутыхъ водахъ считаются собственностью госу-

---

([1]) Балтійское море всегда было моремъ открытымъ; однако, во многихъ случаяхъ прибрежные народы соглашались придавать ему это свойство по крайней мѣрѣ относительно военныхъ операцій, съ цѣлью предохранить его отъ всякихъ непріязненныхъ дѣйствій. Такъ, напр., см. трактатъ 9 Марта 1759 г. между Россіей и Швеціей (*Мартенсъ-Martens* «Rec.» t. III, p. 37) и присоединеніе къ нему Даніи 17 Марта 1760 г.; декларація о нейтралитетѣ Балтійскаго моря отъ 6 мая 1780 г.. тамъ же, t. II, p. 84) отвѣты Франціи и Англіи, t. VI, p. 202; трактатъ между Россіей и Пруссіей отъ 8 Мая 1781 г., t. III, p. 250; трактаты между Россіей и Даніей отъ 9 Іюля 1780 г., и между Россіей и Швеціей,—отъ 1 Августа 1780 г. t. III, p. 195. *Прим. переводчика.*

([2]) Порта составляютъ собственность государства. См. Allgemeines Landrecht für die preussischen Staaten, II. 15 § 80.

([3]) См. выше; также объясненія прусскаго верховнаго трибунала отъ 28 Ноября 1866 г. (Erkenntniss des preussischen Obertribunals vom 28 November 1866).

дарствъ (т. е. частью его территоріи), даже въ тѣхъ случаяхъ, когда они не заняты; они составляютъ, такъ сказать, нѣкоторую отдѣльную часть твердой земли (Festlandes), и только отъ нихъ уже начинается прибрежное (территоріальное) море ([1]).

D. Морскія бухты нѣсколько большихъ размѣровъ.

VIII. Разсмотримъ теперь нѣкоторыя т. е. извѣстныя верховныя государственныя права надъ такими частями морскихъ бухтъ, которыя, по своему положенію, не могутъ быть отнесены къ рубрикамъ *A*, *B* и *C*; подобныя права иногда молча признавались, иногда даже были предметомъ спеціальныхъ заявленій со стороны другихъ государствъ, но еще чаще противъ заявленія такихъ правъ были своевременно поданы многіе протесты со стороны заинтересованныхъ державъ, которыя въ послѣднемъ случаѣ положительно отказывались признать эти особенныя права. Одно достовѣрно, что надъ этими водами никогда никто не признавалъ права исключительной собственности (Eigenthumsrecht). Особеннаго вниманія заслуживаютъ:

1) Бухты съ наибольшей шириной въ десять морскихъ миль([2]), считая ее между крайними береговыми точками или же между точками, гдѣ оканчиваются отмели. Это опредѣленіе въ первый разъ появилось въ 9-ой статьѣ англо-французскаго договора отъ 2 Августа 1839 года касательно производстна рыбной ловли въ англійскомъ каналѣ; затѣмъ цѣлымъ рядомъ различныхъ конвенцій и договоровъ, касавшихся также рыбной ловли въ національныхъ водахъ, получило свое право гражданства. Даже

([1]) Разбираемый вопросъ былъ рѣшенъ въ этомъ смыслѣ вслѣдствіе взятія приза въ устьѣ рѣки Миссисипи. Британскій призовый судья сэръ Вилльямъ Скотъ при этомъ случаѣ старался доказать, что подобные острова, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда они не заняты, составляютъ естественное начало своего морскаго прибрежья, такъ какъ ихъ основные элементы, будучи отняты отъ своей территоріи, не могли быть дальше унесены въ море и образовали такимъ образомъ упомянутый островъ, т. е. начало территоріи надлежащаго государства.

([2]) Т. е. шестую часть экваторіальнаго градуса.

Британская торговая палата, заявленіемъ отъ Ноября мѣсяца 1868 года ([1]), торжественно приняла всѣ правила Сѣверо-Гер-

---

([1]) Вотъ что говоритъ подлинная английская нота:

Notice to British Fishermen fishing off the coasts of North Germany.

Her Majesty's Government and the North German Government having come to an agreement respecting the Regulations to be observed by British Fishermen Fishing of the coasts of North German Confederation, the following Notice is issued for the Guidance and Warning of British Fishermen.

Notice.

I. The exclusive fishery limits of North Germany are designated by the Nord German Government as follows; that tract of the Sea which extends to a distance of 3 Sea miles from the extremest limit which the Ebb leaves dry of the German North Sea Coast of the German Islands or Flats lying before it, as well as those Bays and incurvations of the Coast which are 10 Sea miles or less in breadth, reckoned from the extremest points of the land and the Flats, must be considered as under the territorial Sovereignty of the North German Confederation.

II. The exclusive right of fishery within the above limits is accordingly to be enjoyed by Fishermen of German nationality only, and English Fishing Boats are *Not* at liberty to enter those limits except under the following circumstances, namely:

1) When driven by stress of weather or by evident danger.

2) When carried in by contrary winds, by strong tides, or by any other cause beyond the control of the master and crew.

3) When obliged by contrary winds and tides to beat up in order to reach their fishing grounds; and when, from the same cause of contrary wind or tide, they could not, if they remained outside, be able to hold on their course of their fishing ground.

4) When, during the herring fishing season, English fishing Boats shal find it necessary to anchor under shelter of the North German Coasts, in order to await the opportunity for proceeding to their fishing ground.

5) When proceeding directly to any port of Northern Germany, open to Englishmen for the Sale of Fish where the cargo is to be sold.

III. Fishing Boats *Not* of German Nationality which pass within the limits above mentioned without being compelled to do so by any of the circumstances above enumerated and not being on their direct way to a Port for the Sale of fish, *will be liable to be turned back*; and in the Event of their resisting, or persisting in fishing within the limits above described, wil be *arrested* and *proceeded against* before the nearest competent authority.

(Signed) *C. Cecil Trevor.*
Assistant Secretary.

Board of Trade, November 1868.

манскаго Союза, касавшихся границъ рыбной ловли на германскомъ берегу; согласно этимъ правиламъ право рыбной ловли

Объявленіе британскимъ рыбакамъ, производящимъ рыбную ловлю по морскому прибрежью Сѣверной Германіи.

Правительства Ея Величества и Сѣверо-Германскаго Союза согласились утвердить особыя правила, которыя должны быть соблюдаемы британскими рыбаками, производящими рыбную ловлю по берегамъ Сѣверо-Германскаго Союза. Поэтому нижеслѣдующія правила доводятся до всеобщаго свѣдѣнія англійскимъ рыбакамъ.

Объявленіе.

I. Граница рыбной ловли по Сѣверо-Германскому морскому прибрежью опредѣляется правительствомъ Сѣверо-Германскаго Союза; она считается до разстоянія трехъ миль въ море отъ мѣстностей, остающихся сухими во время наибольшаго отлива, равно какъ считая то же разстояніе отъ острововъ и отмелей Германскаго морскаго прибрежья; кромѣ того, всѣ бухты и бухточки съ наибольшей шириной до 10 морскихъ миль (*) считаются также принадлежащими къ владѣніямъ Германскаго Союза. Всѣ эти перечисленныя воды считаются территоріальными водами Германскаго Союза.

II. Въ этихъ перечисленныхъ границахъ право рыбной ловли принадлежитъ только германскимъ рыбакамъ; англійскія же рыбачьи лодки могутъ показываться въ этихъ мѣстахъ только при нижеслѣдующихъ обстоятельствахъ, именно:

1) Когда они будутъ вынуждены это сдѣлать вслѣдствіе непогоды или при очевидной опасности.

2) Когда эти лодки будутъ загнаны противнымъ вѣтромъ, теченіемъ или вообще вслѣдствіе какой либо другой причины, не зависящей отъ шкипера и матросовъ.

3) Когда вслѣдствіе противнаго вѣтра или теченія англійскія рыбачьи лодки не имѣютъ возможности держаться въ мѣстахъ, указанныхъ имъ для рыбной ловли.

4) Когда во время ловли сельдей англійскія рыбачьи лодки будутъ вынуждены бросить якорь около германскаго прибрежья.

5) Когда англійскія рыбачьи лодки находятся на пути слѣдованія въ одинъ изъ открытыхъ англійскимъ судамъ для продажи рыбы портовъ, который уже законтрактовалъ весь фрахтъ.

III. Всѣ рыбачьи лодки не германскаго происхожденія, не исполнившія вышеозначенныхъ предписаній обязываются вернуться назадъ; въ случаѣ же ихъ сопротивленія или же при продолженіи производствъ рыбной ловли въ запрещенныхъ мѣстахъ, арестуются и противъ нихъ возбуждается судебное преслѣдованіе въ одной изъ ближайшихъ компетентныхъ судебныхъ инстанцій.

(Подписалъ) C. Cecil Trevor.
Помощникъ секретаря.

Торговая палата, ноябрь 1868 г.

(*) Причемъ ширина этихъ бухтъ и бухточекъ считается отъ мѣстностей, остающихся сухими при наибольшемъ отливѣ.

предоставляется только германскимъ рыбакамъ во всѣхъ бухтахъ и узкостяхъ съ наибольшей шириной въ десять миль, считая ширину между крайними точками берега или же между крайними точками отмели. Въ этомъ и тому подобныхъ случаяхъ вовсе нѣтъ рѣчи о правѣ собственности (Eigenthumsrecht), но о нѣкоторыхъ исключительныхъ правахъ для національной рыбной ловли съ цѣлью предотвратить взаимныя недоразумѣнія при производствѣ рыбной ловли. Впрочемъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что защита отечественной рыбной ловли въ этихъ предѣлахъ возложена на мелкія суда Германскаго военнаго флота, которыя уже неоднократно оказали громадную услугу нашимъ (т. е. нѣмецкимъ) морякамъ отъ притѣсненія англійскихъ и голландскихъ рыбаковъ.

2) Заявленія Британской короны объ исключительномъ правѣ на всѣ большіе бухты, заливы и проливы, окружающіе Великобританію и Ирландію, такъ называемыя narrow seas и adjoining seas, никогда не были встрѣчены сочувственно прочими державами. Если въ нѣкоторыхъ случаяхъ сила обстоятельствъ и оставляла за Англіей эти исключительныя права, то во всякомъ случаѣ, на это нельзя смотрѣть, какъ на общее правило. Не слѣдуетъ упускать изъ виду, что присвоеніе нѣкоторыхъ правъ извѣстнымъ государствомъ, даже въ тѣхъ случаахъ, когда заявленныя права по какимъ бы то ни было причинамъ не вызвали ни одного протеста со стороны другихъ державъ, никогда не можетъ считаться юридически обязательнымъ для государства, если оно на этотъ счетъ не связано особымъ договоромъ. Хотя Филиморъ и говоритъ, что «*исключительное право Британской короны надъ всѣми британскими бухтами, лежащими между Ирландіею и Великобританіею, равно какъ между Шотландіею и Ирландіею не можетъ подлежать сомнѣнію* (¹), но не слѣдуетъ забывать, что это право было признаваемо только одними англійскими публицистами; всѣ же прочіе авторитеты международнаго права, отказываютъ Англіи въ этомъ правѣ. Такъ

(¹) «The exclusive right of the Britisch Crown to the Bristol Channel between Ireland and great Britain (mare hibernicum, canal de St. Saint George) and to the Channel between Scotland and Ireland is incontested». (I. § 189).

напримѣръ Woolsey ([1]) говоритъ: Great Britain has long claimed supremacy in the narrow seas adjoining that island. But the claim also chiefly, satisfied by paiing certain honours to the British flag, has not been uniformly acquiesced in, and may he said to be falling into desuetude. And if it had been urged and admitted in former times, the force of the prescription would be broken by the plea, that the views of the world in regard to the freedom of commerce, have become much more enlarged». (Великобританія долго требовала верховныхъ правъ надъ узкими морями, окружающими этотъ островъ. Но это требованіе, преимущественно удовлетворенное извѣстными почестями, оказываемыми въ этихъ водахъ британскому флагу, не было всѣми уважаемо и въ настоящее время можетъ считаться, вышедшимъ изъ употребленія. Если же даже въ прежнее время этотъ обычай и былъ бы всѣми соблюдаемъ, то въ настоящее время противъ его соблюденія говоритъ современный взглядъ на свободу торговли).

Кромѣ исключительныхъ правъ надъ такими водами, какъ Bristol channel, St. Georgs channel, St. Patricks channel и Ирландскимъ моремъ (Irish Sea), англійское правительство присвоило себѣ еще подобныя же права надъ всѣми англійскими бухтами; право это, по смыслу англійскихъ заявленій, простирается со стороны наиболѣе глубокой, вдающейся въ берегъ части залива, до линіи, соединяющей двѣ самыя крайнія противоположныя береговыя точки; такіе бухты и заливы называются королевскими воротами (Königskammer, Kings- или Queens Chambers). Подобныя же права были заявлены также правительствомъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ относительно нѣкоторыхъ большихъ бухтъ, лежащихъ на берегу Сѣверной Америки; такъ, напримѣръ, въ 1793 году Сѣверная Америка требовала признанія за нею права собственности на бухту Delaware (Delaware-Bay). Кентъ считаетъ эти заявленія также вполнѣ основательными ([2]), Wheaton ([3]) находитъ, что Британская корона имѣетъ нѣкоторыя права юрисдикціи надъ своими водами въ силу давно установившихся обычаевъ; но при этомъ онъ совершенно упускаетъ изъ виду, что по-

([1]) § 56.
([2]) См. выше III. b.
([3]) El. стр. 17.

добныя исключительныя и верховныя права не могутъ быть пріобрѣтены только одними обычаями давности.

Мнѣнія ученыхъ авторитетовъ совершенно расходятся относительно вопроса о правѣ надлежащаго государства имѣть въ этихъ мѣстахъ извѣстную полицейскую власть и, слѣдовательно, подвергнуть послѣднія своей верховной юрисдикціи. Новѣйшая публицистика оспариваетъ подобное право; если Twiss ([1]) еще находитъ, что въ подобныхъ бухтахъ и отдѣльныхъ частяхъ моря военныя дѣйствія, на основаніи будто бы правилъ международнаго права, происходить не могутъ, то ему въ наше время будетъ весьма трудно доказать это положеніе. Какъ бы то ни было, но особенное значеніе имѣетъ для насъ тотъ всѣмъ извѣстный фактъ, что въ 1878 году даже англійское правительство склонилось на сторону извѣстныхъ авторитетовъ международнаго права, опредѣливъ въ своихъ Territorial Waters Jurisdiction Act верховныя права англійской юрисдикціи надъ прибрежными морями Великобританіи только до разстоянія въ *три мили*. Это правило заставляетъ думать, что въ отношеніи свободы моря, наконецъ и Англія примкнула ко взглядамъ Европы.

3) Взглядъ Гефтера ([2]) (Heffter), что Ботническій заливъ, принадлежавшій въ прежнее время только Швеціи, сдѣлался, послѣ передачи 5/17 Февраля 1809 года Финляндіи, общею собственностью Россіи и Швеціи, въ настоящее время, согласно только что упомянутымъ принципамъ, уже критики выдержать не можетъ.

IX. *Верховныя права надъ извѣстною частью моря, находящагося во владѣніи двухъ или нѣсколькихъ государствъ. (Conkurrirende Gebietshoheit).*

Это въ особенности можетъ имѣть мѣсто при устьѣ рѣкъ или узкихъ частей моря. Въ подобныхъ случаяхъ придется, если на этотъ счетъ не существуетъ какихъ нибудь особенныхъ конвенцій, принять за границу верховныхъ правъ надлежащихъ государствъ линію, проходящую чрезъ средину упомянутыхъ водъ. Блунчли ставитъ слѣдующее правило: «Wenn zwei Staaten, welche an das freie Meer grenzen, einander so nahe sind, dass der Küstenraum jedes einen Staates zu den Küstenraum des andern

---

([1]) I. § 177.

([2]) § 76 a, см. также Nay, § 92.

hinüberreicht, so sind sie verpflichtet, einander in dem gemeinsamen Gebiet wechselseitig den Küstenschutz zuzugestehen oder über eine Scheidelinie sich zu vereinbaren. (Когда границы двухъ независимыхъ государствъ, лежащихъ около открытаго моря, на столько близки другъ отъ друга, что прибрежье одного входитъ въ прибрежье другаго, то эти государства обязаны между собою согласиться на счетъ того, чтобы предоставить попеременно другъ другу защиту этихъ границъ или же особымъ договоромъ опредѣлить взаимную пограничную линію).

X. *Совокупность правъ, какія имѣетъ извѣстное государство въ подчиненныхъ ему частяхъ моря, касаются слѣдующихъ предметовъ:*

1) Право оставлять за своими національными судами занятіе каботажемъ. Суда иностранныхъ государствъ допускаются къ этому занятію только въ силу особыхъ договоровъ, временнаго дозволенія или на основаніи давно установившагося обычая.

(Особеннаго вниманія заслуживаютъ мотивы, которые были приведены въ проектѣ закона о каботажномъ судоходствѣ, представленномъ Германскому рейхстагу 5 Апрѣля 1880 года:

Относительно допущенія иностранныхъ судовъ къ каботажному плаванію въ различныхъ морскихъ государствахъ существуютъ различныя нормы права. Въ нѣкоторыхъ государствахъ каботажемъ могутъ заниматься только подданные собственнаго государства; въ другихъ государствахъ къ этому занятію допускаются всѣ желающіе; наконецъ, существуютъ такія державы, гдѣ каботажемъ дозволяется заниматься иностраннымъ судамъ только съ условіемъ взаимности. Въ частности мы можемъ привести слѣдующее:

A. *Относительно иностранныхъ государствъ.*

1) Въ Россіи подъ каботажемъ разумѣютъ только перевозку грузовъ изъ одного русскаго порта въ другой россійскій портъ, лежащій около того же моря. Это занятіе предоставляется исключительно русскимъ судамъ и русскимъ подданнымъ.

2) Во Франціи какъ большой (grand cabotage), такъ и малый каботажъ (petit cobotage) могутъ быть произведены только французскими торговыми судами.

3) Въ Испаніи принципіально каботажъ (comercio de cabotaje) разрѣшенъ только національнымъ судамъ (см. Ordenanzas generales de la renta de aduanas отъ 15 Іюля 1870 года статья 158); слѣдующія вещи могутъ, однако, быть перевезены съ одного испанскаго порта въ другой и иностранными судами:

Багажъ путешественниковъ, минералы, гидравлическая известь, строительный лѣсъ, натуральное и искуственное удобреніе и мѣстный каменный уголь. См. конвенція о торговлѣ и мореплаваніи, заключенная нѣмецкимъ Цолферейномъ (Zollverrein) съ Испаніею отъ 30 Марта 1868 года, статья 14 (см. собраніе государственныхъ узаконеній, стр. 329).

4) Въ Португаліи занятіе каботажемъ предоставляется только національному флагу. См. договоръ о торговлѣ и мореплаваніи между Германіею и Португаліею отъ 2 Марта 1872 года, ст. 14.

5) Принципіально соблюдается то же правило и въ Швеціи; Норвежскій флагъ пользуется правами Шведскаго. При условіи взаимности, нѣкоторымъ государствамъ можетъ быть, однако, предоставлено право заниматься каботажемъ и въ предѣлахъ шведскихъ водъ. Объ этомъ всякій разъ должно быть испрашиваемо разрѣщеніе короля, которое до настоящаго времени получили Нѣмецкія, Британскія, Итальянскія, Датскія, Нидерландскія и Бельгійскія суда.

6) Въ Норвегіи, согласно закону отъ 17 Іюня 1869 г. § 14, каботажемъ могутъ заниматься всѣ желающіе до тѣхъ поръ, пока особый королевскій указъ не отмѣнитъ этого права.

7) Въ Даніи, по смыслу закона 1 Сентября 1819 года, каботажемъ могутъ заниматься только иностранныя суда, съ водоизмѣщеніемъ не менѣе 15 торговыхъ ластовъ (т. е. 5200 пудовъ). Правительство оставляетъ за собою, однако, право сдѣлать нѣкоторыя исключенія, при условіи взаимности, въ пользу тѣхъ государствъ, которыя въ торговыхъ отношеніяхъ съ Даніей занимаютъ особенное привилегированное положеніе. Подобное исключеніе и было сдѣлано для нѣмецкихъ торговыхъ судовъ закономъ отъ 1 Апрѣля 1868 года. (См. Preussisches Handelsarchiv 1868, Band I, Seite 310). Для датскихъ колоній существуютъ на этотъ счетъ особыя положенія.

8) Въ Австріи императорскимъ указомъ отъ 28 Января 1845 г.,

занятіе каботажемъ запрещается всѣмъ иностраннымъ судамъ. Исключеніе сдѣлано только въ пользу нѣмецкихъ судовъ закономъ отъ 16 Декабря 1878 года статья XI. (См. торговый трактатъ между Германіею и Австріею отъ 16 Декабря 1878 года).

9) Въ Италіи, гдѣ въ принципѣ каботажемъ дозволяется заниматься только національнымъ судамъ, правительство уполномочено предоставить это право также и иностраннымъ судамъ, съ условіемъ, чтобы Итальянскія суда пользовались всѣми правами взаимности; 28 Ноября 1872 года состоялось по этому поводу также соглашеніе съ Германскою Имперіею.

10) Въ Греціи на основаніи королевскаго декрета отъ 15 Ноября 4836 г., статья III, опредѣлено, что занятіе каботажемъ предоставляется только національнымъ судамъ до тѣхъ поръ, пока особые договоры или декреты короля не сдѣлаютъ въ этомъ смыслѣ исключенія для какого нибудь иностраннаго государства.

Германская Имперія до сихъ поръ еще не вступила въ договоръ съ Греціею.

11) Въ Нидерландахъ для права каботажа и плаванія по внутреннимъ водамъ необходимо запастись особымъ патентомъ; къ этому занятію допускаются на общихъ основаніяхъ всѣ желающіе. Въ нидерландскихъ колоніяхъ Восточной Индіи каботажемъ позволено заниматься только исключительно нидерландскимъ судамъ и судамъ тѣхъ мѣстныхъ князей, которые на этотъ счетъ запаслись особымъ разрѣшеніемъ правительства. См. законъ о мореплаваніи отъ 8 Августа 1850 г., статья VI.

12) Въ Бельгіи каботажъ дозволенъ всѣмъ.

13) Въ Великобританіи право заниматься каботажемъ въ принципѣ позволено всѣмъ судамъ, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, правительство оставляетъ за собою право исключить изъ этого занятія всѣ тѣ иностранныя суда, правительства которыхъ не окажутъ взаимности англійскимъ судамъ. См. The customs consolidation act 1876, sect. 141 въ связи съ The Customs consolidation act 1853, sect. 324.

14) Въ Турціи, на основаніи ст. 12 торговаго трактата между Высокой Портой и ганзейскими городами отъ 18 мая 1839 г. въ связи съ первой статьей торговаго трактата между Турціей

и Цолферейномъ (Zollverein) [1] отъ 20 марта 1862 года, самое широкое право каботажа предоставлено германскимъ судамъ.

15) Что касается до внѣевропейскихъ государствъ, то право каботажа тамъ, въ большинствѣ случаевъ, сохраняется за національнымъ флагомъ. Такъ, напримѣръ, Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты оставляютъ за своими собственными судами такъ называемый большой каботажъ. Китай, Бразилія и Японія предоставляютъ подобное право всѣмъ иностраннымъ судамъ, безъ различія національностей. См. трактатъ между государствами таможеннаго союза, Мекленбургомъ и ганзейскими городами съ Китаемъ отъ 2 сентября 1861 года, статьи 6 и 7 и трактатъ между таможеннымъ союзомъ и Японіей отъ 20 февраля 1869 года, статья 8 (См. Bundes-Gesetzblatt 1870, Seite 5).

B. *Въ Германской имперіи.*

Придерживаются тому всѣмъ извѣстному принципу, что въ портовыхъ городахъ, равно какъ во всѣхъ естественныхъ и искусственныхъ водныхъ путяхъ, всѣ торговыя суда отдѣльныхъ германскихъ союзныхъ государствъ пользуются во всѣхъ отношеніяхъ одинаковыми правами германскаго торговаго флота (см. Reichsverfassung, Artikel 54, Absatz 3). Такимъ образомъ каботажъ, въ предѣлахъ Германской Имперіи, одинаково предоставленъ всѣмъ германскимъ судамъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Германской имперіи подобное же право предоставлено также и иностраннымъ судамъ; въ другихъ же мѣстахъ, въ особенности въ нѣкоторыхъ пунктахъ Прусскаго королевства, въ отношеніи каботажа на иностранныхъ судахъ существуютъ особыя ограниченія:

1) Въ провинціяхъ: восточной и западной Пруссіи (Ostpreussen und Westpreussen) и въ Поммернѣ (Pommern) каботажъ—на основаніи королевскаго указа (Cabinetordre) отъ 20 іюня 1822 г. (См. Gesetz-Sammlungen, Seite 177)—безусловно запрещенъ иностраннымъ судамъ и виновнымъ, въ случаѣ неисполненія этого правила, грозитъ конфискація судна и товара (т. е. всего фрахта).

---

[1] Zoll—пошлина, Verrein—союзъ (таможенный союзъ).

Впрочемъ, въ самыхъ крайнихъ случаяхъ нѣкоторыя исключенія могутъ быть допущены провинціальными судебными учрежденіями, но и то только для *«общаго блага»*. (Ausnahmen sind jedoch «in dringensten Fällen» und zum allgemeinen Besten von den Provinzialbehörden zuzulassen).

Однако, на основаніи закона отъ 5 Февраля 1855 года, это запрещеніе каботажа можетъ быть измѣнено въ пользу тѣхъ судовъ, правительства которыхъ предоставятъ въ своихъ водахъ германскимъ судамъ тѣ же права, которыми пользуются отечественныя суда (см. Gesetz-Sammlungen 1855, стр. 217). Такимъ образомъ къ каботажу въ названныхъ провинціяхъ Пруссіи въ настоящее время допущены британскія, нидерландскія, бельгійскія, шведскія, норвежскія и датскія суда (см. королевскіе указы отъ 2 Апрѣля 1855, 1 Декабря 1856, 12 іюля 1858 и 9 марта 1868 годовъ). Вмѣстѣ съ тѣмъ подобное же право предоставлено всѣмъ тѣмъ судамъ, правительства которыхъ имѣли на этотъ счетъ съ прежнимъ таможеннымъ союзомъ особый договоръ.

2. Въ Шлезвигъ-Гольштиніи, согласно закону (плакату—Plakat) отъ 1-го Сентября 1819 и по распоряженію таможеннаго союза отъ 1 Мая 1838 года, иностранныя суда съ водоизмѣщеніемъ менѣе 15 коммерческихъ ластовъ (одинъ коммерческій ластъ =5200 нѣмецкимъ фунтамъ). Это ограниченіе было 9 мая отмѣнено въ пользу тѣхъ государствъ, суда которыхъ въ то время допускались къ каботажу въ вышеупомянутыхъ провинціяхъ Пруссіи.

Во всѣхъ прочихъ пунктахъ германскаго морскаго прибрежья,—благодаря полному отсутствію надлежащихъ законовъ—каботажемъ безпрепятственно занимаются иностранныя суда.

Принимая во вниманіе всѣ вышеизложенныя обстоятельства, равно какъ современное состояніе германской морской торговли—22 Мая 1881 года былъ обнародованъ нижеслѣдующій законъ (см. Reichs-Gesetz-Blatt, Seite 97 und 98) касательно каботажнаго плаванія:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen e. t. c. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

§ 1.

Das Recht Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen (Küstenfrachtfahrt), steht ausschlieslich deutschen Shiffen zu.

§ 2.

Ausländischen Schiffen kann dieses Recht durch Staatsvertrag oder durch kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesraths eingeräumt werden.

§ 3.

Der Führer eines ausländischen Schiffes, welcher unbefugt Küstenfracht betreibt, wird mit Geldstrafe bis zu dreitausend Mark bestraft.

Neben der Geldstrafe kann auch Einziehung des Schiffes und der unbefugt beförderten Güter erkannt werden, ohne Unterschied, ob sie dem Verurtheilten gehören oder nicht.

Der § 42 des Strafgesetzbuch findet entsprechende Anwendung.

§ 4.

Bestehende vertragsmässige Bestimmungen über Küstenfrachtfahrt werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

§ 5.

Dieses Gesetz tritt am 1 Jannur 1882 in Kraft. Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, 22 Mai 1881.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismark.

что по русски значитъ:

Мы, Божіею милостью, Императоръ Германскій, Король Пруссіи и пр., по утвержденіи союзнаго совѣта и рейхстага, повелѣваемъ нижеслѣдующее:

§ 1.

Право нагрузки въ германскихъ портовыхъ городахъ товаровъ съ цѣлью ихъ перевозки въ другой германскій портъ (каботажъ, Küstenfrachtfahrt) предоставляется исключительно германскимъ судамъ.

§ 2.

Подобное право можетъ быть трактатомъ или Императорскимъ указомъ, съ разрѣшенія союзнаго совѣта (Bundesrathes), предоставлено также иностраннымъ судамъ.

§ 3.

Шхиперъ иностраннаго судна, виновный въ неисполненіи этого правила, подвергается денежному штрафу до 3000 марокъ. Кромѣ этого денежнаго штрафа, правительство оставляетъ за собою право отнять какъ судно, такъ и грузъ; при чемъ вопросъ—принадлежитъ-ли виновное судно самому шхиперу или другому лицу—значенія не имѣетъ.

§ 42 уложенія о наказаніяхъ (Strafgesetzbuch) имѣетъ въ этомъ случаѣ надлежащее примѣненіе.

§ 4.

Всѣ существующіе до сихъ поръ трактаты о каботажномъ судоходствѣ настоящимъ закономъ не отмѣняются.

§ 5.

Этотъ законъ начинаетъ свое дѣйствіе съ 1-го Января 1882 г.
Подписанъ и пр.).

[Въ дополненіе этихъ свѣдѣній о каботажѣ, переводчикъ считаетъ своею обязанностью познакомить читателя также съ главными основаніями нашего законодательства по этому предмету.

Всякіе товары россійскіе и иностранные, съ коихъ пошлина при ввозѣ въ Россію взята, могутъ быть перевозимы изъ одного россійскаго порта въ другой россійскій на корабляхъ россійскихъ свободно.

Иностранные товары, дозволенные къ привозу въ какой либо портъ съ уменьшенною противъ другихъ россійскихъ портовъ

*

пошлиною, допускаются къ перевозкѣ моремъ и въ такіе россійскіе порты, гдѣ сіи товары обложены высшею тарифною пошлиною, но съ обязательствомъ купца заплатить дополнительную пошлину, причитающуюся въ томъ портѣ, куда тѣ товары доставлены будутъ.

Не подвергаются никакому взысканію россійскіе товары изъ одного порта въ другой на каботажныхъ судахъ перевозимые, черезъ какое бы время объявленія на оные поданы ни были.

Каботажное судоходство, то есть, перевозъ товаровъ изъ одного россійскаго порта въ другой, на одномъ и томъ же морѣ лежащій, предоставляется исключительно въ пользу россійскихъ подданныхъ и судовъ, плавающихъ подъ россійскимъ флагомъ.

Примѣчаніе. Каботажнымъ судоходствомъ не считается переѣздъ въ россійскіе порты, на другихъ моряхъ лежащіе, напримѣръ, изъ Черноморскаго или Бѣломорскаго порта въ Балтійскій и обратно.

На портовыя таможни возлагается наблюденіе, чтобы лица, пользующіяся правомъ одной перевозки товаровъ, не присвоивали себѣ и права торговли.

Корабельщикамъ, которые идутъ въ другой Россійскій портъ, таможня выдаетъ паспорты, съ показаніемъ всѣхъ погруженныхъ товаровъ и мѣстъ, ихъ знаковъ и нумеровъ, и съ прописаніемъ взысканія пошлинъ. По приходѣ отъ одного Россійскаго порта въ другой, корабельщикъ обязанъ выданный ему на отходъ паспортъ представить при деклараціи въ таможню. Выдача симъ корабельщикамъ паспортовъ на отходъ судовъ и выпускъ товаровъ по привозѣ ихъ въ другой Россійскій портъ, производятся на основаніи специальныхъ правилъ.

Примѣчаніе. Шкиперы каботажныхъ судовъ, по приходѣ въ Россійскій портъ, не обязаны подаватъ въ таможни деклараціи, если на ихъ судахъ не будетъ находиться другихъ товаровъ кромѣ тѣхъ, кои показаны въ паспортѣ, выданномъ таможнею того порта, откуда судно пришло; въ противномъ же случаѣ шкиперъ обязанъ подать установленную декларацію на всѣ товары, въ означенномъ паспортѣ непоказанные].

2) Исключительное право для собственныхъ подданныхъ заниматься прибрежнымъ рыболовствомъ и добываніемъ всѣхъ про-

дуктовъ моря вблизи морскаго прибрежья, какъ то ловлею рыбы, добываніемъ кораллов, жемчуга, морской травы и пр. ([1]) При чемъ допущеніе каботажа не имѣетъ ничего общаго съ дозволеніемъ производства прибрежной рыбной ловли; для послѣдняго права необходимо запастись особымъ дозволеніемъ, предполагая, конечно, что на этотъ счетъ не существуетъ особыхъ договоровъ и трактатовъ. Подобные договоры и трактаты о взаимномъ допущеніи подданныхъ договаривающихся государствъ для производства каботажа и рыбной ловли въ первый разъ встрѣчаются въ XV вѣкѣ, изъ которыхъ особенно замѣчателенъ лондонскій трактатъ 1459 года, заключенный между Генрихомъ VII, королемъ Англіи, и австрійскимъ эрцгерцогомъ Филиппомъ, бывшимъ въ одно и тоже время графомъ Голландіи и Зеландіи.

Нѣмецкое законодательство опредѣляетъ штрафъ въ 600 марокъ, или заключеніе въ тюрьму на 6 мѣсяцевъ, за незаконное производство рыбной ловли въ предѣлахъ германскихъ прибрежныхъ (территоріальныхъ водъ (Küstengewässern); кромѣ того, нѣмецкое законодательство допускаетъ также конфискацію всѣхъ инструментовъ и снарядовъ, которыми производилась незаконная рыбная ловля, равно какъ конфискація самого судна и всего рыбнаго товара, не дѣлая при этомъ никакого различія—принадлежитъ-ли судно виновному лицу, или кому другому.

3) Право собственной юрисдикціи съ надлежащими ограниченіями и дополненіями, вытекающими изъ научныхъ принциповъ международнаго права. См. §§ 13, 14 и 15.

4) Назначеніе полицейской власти, въ особенности же охранительной и санитарной полиціи. См. тамъ и § 23.

5) Изданіе правилъ по лоцманской и маячной части.

6) Контроль надъ таможеннымъ сборомъ.

7) Разработка правилъ при кораблекрушеніяхъ, равно какъ:

8) Опредѣленіе точныхъ правилъ морскаго церемоніала.

Согласно этимъ исключительнымъ правамъ, которыми безусловно пользуются прибрежныя государства, на обязанности послѣднихъ лежитъ также охраненіе и защита какъ въ мирное, такъ и въ военное время всѣхъ иностранныхъ судовъ, находящихся въ

([1]) См. Grotius, De jure beli ac pacis II. Глава II. § 5.

водахъ надлежащаго морскаго государства. Въ особенности въ военное время нейтральное государство должно заботиться, чтобы принципъ нейтралитета его водъ былъ уважаемъ со стороны воюющихъ и потому долженъ противодѣйствовать, чтобы его воды не сдѣлались театромъ военныхъ дѣйствій. См. § 39.

§ 6.

Переходящая верховная власть надъ частями открытаго моря.

(*Vorübergehende Gebietshoheit über Theile des offenen Meeres*).

I. Исходною точкою для опредѣленія вышеупомянутаго права служитъ то общепринятое положеніе, что суда извѣстнаго государства, въ какихъ бы открытыхъ водахъ они не находились, должны разсматриваться, какъ части своего отечества, какъ движущіяся единицы своей отечественной территоріи, носящія съ собою свою національность со всѣми тѣми нормами права, какими пользуются они въ своемъ собственномъ отечествѣ. Это положеніе должно въ особенности относиться до *военныхъ судовъ*, такъ какъ они представляютъ собою извѣстную часть вооруженной силы своего отечества, со всѣми прерогативами и нормами права послѣдняго.

II. Согласно этой точки зрѣнія, нѣкоторые публицисты новѣйшаго времени признали за военнымъ судномъ, по трудно понятнымъ въ настоящее время мотивамъ, извѣстныя переходящія верховныя права не только надъ тою частью моря, которую занимаетъ военный флотъ или отдѣльное военное судно, но даже надъ всею частью открытаго моря, находящейся отъ судна въ разстояніи одного пушечнаго выстрѣла, считая за начало послѣдняго какъ цѣлый флотъ, такъ и отдѣльно стоящее на якорѣ или движущееся судно ([1]). Эта оригинальная и сама по себѣ произ-

---

([1]) Дальше всѣхъ въ этомъ направленіи идетъ безспорно de Cussy (см. I. стр. 147); по его мнѣнію, *военное судно, находящееся въ открытомъ морѣ, несетъ съ собою по океану перемѣняющуюся и неоспоримую верховную власть*; бу-

вольная теорія не можетъ быть никакимъ образомъ согласуема съ принципомъ свободы плаванія по открытому морю и должна была бы, въ случаѣ ея принятія, повести къ многочисленнымъ и неразрѣшимымъ затрудненіямъ.

По нашему мнѣнію, даже теорія Блунчли (¹) не совсѣмъ вѣрна и неудобоисполнима. Исходя изъ не совсѣмъ точныхъ данныхъ, этотъ писатель приходитъ къ заключенію, что во время плаванія судовъ въ открытомъ морѣ власть ихъ государства простирается какъ на самыя суда, такъ и на тѣ части моря, въ которомъ находится въ это время судно. (Wenn die Schiffe auf offener See fahren, so erstreckt sich die Gebietshoheit ihrer Staaten ungehemmt auf den Bereich der Shiffe und den Theil des Meeres, in welchem das Schiff sich gerade befindet). Мы же напротивъ думаемъ, что верховная власть государствъ можетъ простираться только до судовъ и шлюпокъ, находящихся внѣ борта. Впрочемъ, основываясь на выводахъ Гроція (²) и Бинкергука, Филиморъ (³) приходитъ къ заключенію, что часть открытаго моря, занятаго извѣстнымъ флотомъ, стоящимъ на якорѣ, находится до тѣхъ поръ во власти государства, которому принадлежитъ флотъ, пока этотъ флотъ стоитъ на якорѣ. (The portion of the sea actually occupied by a fleet riding ad anchors is within the dominion of the nation to which the fleet belongs, so long as it remains there). Но въ сущ-

---

дучи въ подобномъ положеніи, оно имѣетъ вокругъ себя нѣчто въ родѣ собственной территоріи или отдѣльной атмосферы, простирающейся отъ него на разстояніи пушечнаго выстрѣла; если такимъ образомъ какому нибудь преслѣдуемому судну одного изъ воюющихъ государствъ удастся укрыться отъ преслѣдованія непріятеля въ раіонѣ упомянутаго разстоянія движущагося нейтральнаго военнаго судна, то оно имѣетъ неотъемленное право пользоваться здѣсь всѣми правами нейтральнаго порта или рейда. (Подлинный текстъ: Un vaisseau de guerre en pleine mer emporte avec lui sur l'océan une suveraineté ambulatoire incontestable; dans cette situation il a même une sorte de territoire autour de lui, une atmosphère qui a pour mesure la portée de ses cannons et si un navire se réfugie dans ce rayon il sera á l'abri des poursuites de l'agresseur comme s'il était dans une rade ou dans un port neutre).

О мотивахъ этого оригинальнаго заключенія см. также de Cussy I, стр. 250.

(¹) § 318.

(²) См. de jure belli ac pacis lib II. e. III. § 13. Другаго мнѣнія Wheaton (см. El, II. стр. 101) и Gessner (см. a. a. O. стр. 167).

(³) I. § 203 и II. § 303.

ности для подобнаго временнаго владычества (будь то imperium или dominium), измѣняющагося особенно часто для военныхъ судовъ, такъ какъ послѣднія постоянно мѣняютъ мѣста своего пребыванія, основаній весьма мало. Такія положенія влекли бы за собою массу недоразумѣній и были бы причиною многихъ столкновеній. Не подлежитъ сомнѣнію, что для торжества принципа свободы открытаго моря вовсе нѣтъ надобности прибѣгать къ такимъ утрированнымъ правиламъ; эти правила получатся сами собою, если всякій будетъ уважать права и обязанности вышеназваннаго принципа. Каждое судно должно имѣть возможность свободы маневрированія и соблюдать въ открытомъ морѣ только общеизвѣстныя правила предупрежденія столкновеній судовъ на морѣ; хотя эти послѣднія правила до сихъ поръ еще не получали обязательности международныхъ принциповъ, но тѣмъ не менѣе они имѣютъ ту же силу въ морскихъ законодательствахъ всѣхъ цивилизованныхъ государствъ. (См. ниже § 20). Признаніе за судномъ извѣстной морской территоріи ([1]) необходимой ему для свободы маневрированія, въ томъ смыслѣ, въ какомъ это желаетъ Hautefeuille ([2]), вовсе не есть необходимость. При этомъ невольно рождается вопросъ: признавая возможность взгляда Hautefeuill'e и de Cussy и заставляя такимъ образомъ все открытое море быть раздѣленнымъ на множество отдѣльныхъ участковъ, то не встрѣтитъ-ли практика слишкомъ много невозможныхъ для анализа недоразумѣній, единственно вслѣдствіе противорѣчивости и столкновенія столь многихъ и разнообразныхъ нормъ права. Однимъ словомъ, намъ кажется, что практика и теорія этого положенія критики не выдерживаютъ; кромѣ того, мы думаемъ, что взглядъ Блунчли практически неосуществимъ, такъ какъ соглашаясь съ нимъ, пришлось бы до невозможности ограничить права воюющихъ сторонъ въ пользу нейтральныхъ государствъ, что, принимая во вниманіе главную цѣль войны, кажется просто невозможнымъ. Допуская, съ одной стороны, взгляды Блунчли и Филимора вѣрными, и принимая, съ другой стороны, во вниманіе требованія воюющихъ, пришлось бы признать

([1]) *Territoire* или *domaine naval.*

([2]) См. Histoire, стр. 23.

за послѣдними право осмотра, обыска и захвата призовъ на нейтральной почвѣ, такъ какъ таковою считалось бы часть моря, до разстоянія пушечнаго выстрѣла отъ всякаго (военнаго и купеческаго) нейтральнаго судна.

Если даже признать переходящее верховное право за нѣкоторымъ пространствомъ моря, окружающаго военное судно, то спрашивается: какимъ образомъ возможно будетъ согласовать этотъ взглядъ съ правомъ военныхъ судовъ воюющихъ государствъ дѣлать обыскъ, осмотръ, а иногда и захватъ (сравни § 56) конвоируемыхъ купеческихъ судовъ?

Можетъ быть нѣкоторые скажутъ, что для мнимаго права переходящей верховной власти (подъ весьма соблазнительнымъ выраженіемъ territoire naval) могутъ служить постановленія и обычаи, соблюдаемые крейсеромъ или каперомъ въ отношеніи того торговаго судна, которое онъ желаетъ подвергнуть осмотру и къ которому обыкновено принято подходить не ближе разстоянія пушечнаго выстрѣла. Но это сравненіе будетъ совсѣмъ неудачное, во 1-хъ, потому что разстояніе пушечнаго выстрѣла касается только крейсера, но не его шлюпокъ, во 2-хъ потому что это разстояніе не всегда соблюдается, напротивъ, оно зависитъ отъ обстоятельствъ отдѣльнаго случая (см. § 54) и въ 3-ихъ, потому, что въ многихъ случаяхъ это разстояніе невозможно соблюдать, въ особенности же ночью. Взаимный интересъ какъ воюющихъ, такъ и нейтральныхъ государствъ, именно требуетъ скорѣйшаго окончанія осмотра подозрительнаго судна, а потому къ послѣднему надобно имѣть возможность подойти какъ можно ближе.

Созданіе подобныхъ правилъ даже не лежитъ въ интересѣ свободнаго производства рыбной ловли въ открытомъ морѣ. Если съ одной стороны всякому желающему заниматься рыбной ловлей предоставляется въ открытомъ морѣ полный выборъ мѣстности, то не слѣдуетъ упускать изъ виду, что, съ другой стороны, существующими договорами, трактатами и вѣками установившимися обычаями вполнѣ достигается желаемая цѣль свободнаго производства рыбной ловли. Изъ подобныхъ существующихъ трактатовъ и договоровъ (trèves pêcheresses), имѣющихъ цѣль урегулировать свободу рыбной ловли, упомянемъ только о трактатахъ и обычаяхъ для предупрежденія недоразумѣній какъ между рыбац-

кими судами, такъ равно и между послѣдними и другими проходящими мимо мѣстъ рыбной ловли, судами; также заслуживаютъ вниманія быть упомянутыми слѣдующія постановленія: запрещенія взаимнаго вмѣшательства въ разъ занятой для рыбной ловли мѣстности, расположенія сѣтей и неводовъ, правила взаимной помощи при крушеніяхъ или другихъ бѣдствіяхъ, нормы права касательно пріобртѣенія покупкою или другимъ способомъ рыбы и пр. (См. также § 22).

[Рыбная ловля въ открытомъ морѣ принадлежитъ всѣмъ народамъ, но ловля рыбы и морскихъ животныхъ, водящихся въ особенности на опредѣленныхъ частяхъ моря, подавала поводъ къ спорамъ и дипломатическимъ рѣшеніямъ, такъ, напримѣръ, ловля трески возлѣ острововъ Сенъ-Пьера, Микелона и Терръ-Нефъ (Terre neuve). Договорами между Франціей и Англіей (1713, 1783 и 1802 годовъ) опредѣлялись предѣлы, до которыхъ французскіе моряки могли промышлять у Terre neuve. Въ договорахъ Англіи съ Испаніей 1713, 1721, 1786 и 1790 годовъ опредѣлены права по рыбной ловли испанцевъ возлѣ Terre neuve и англичанъ у береговъ испанской Америки и въ Тихомъ океанѣ.

(О непризнаніи указа Императора Александра I отъ 4-го Сентября 1821 г. американцами и англичанами касательно исключительнаго права русскихъ на рыбную ловлю по сѣверо-восточной части Тихаго океана, заключающейся между Беринговымъ проливомъ и 54 градусомъ широты, Алеутскими и Курильскими островами и восточнымъ берегомъ Сибири см. выше стр. 43).

Ловля береговая и въ предѣлахъ территоріальнаго моря всегда считалась исключительнымъ правомъ государства, владѣющаго берегами и территоріальнымъ моремъ, развѣ если бы особыми договорами не было сдѣлано исключеній. Такъ, трактатами 1685 и 1768 годовъ установлена была взаимная свобода рыбной ловли между французами и испанцами въ рѣкѣ Бидассоа и по берегамъ Франціи и Испаніи; трактатами 1783 и 1817 гг. между Англіей и Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами установлена была свобода ловли въ заливѣ св. Лаврентія, а трактатомъ 1854 года рѣка св. Лаврентія и каналы Канады открыты для американскихъ судовъ. Трактатомъ 1810 г. между Россіей и Швеціей утверждена свобода ловли семги по р. Торнео. Въ

трактатѣ 1843 года между Франціей и Англіей ловля устрицъ предоставлена въ исключительное пользованіе каждой страны на разстояніе трехъ миль отъ открытаго моря.

Что же касается правъ и обязанностей рыбачьихъ и другихъ мелкихъ судовъ, то болѣе подробныя свѣдѣнія см. «Сборникъ Русскихъ Законовъ о купеческомъ водоходствѣ» сост. Носомъ, стр. 130 и слѣд.].

ГЛАВА II.

Національность судовъ.

§ 7.

Общія положенія.

I. Необходимость созданія самыхъ точныхъ правилъ для свободы мореплаванія лежитъ въ особомъ характерѣ морскихъ торговыхъ отношеній, которыя въ особенности за послѣднее время—съ введеніемъ пароваго двигателя—претерпѣли значительныя измѣненія.

Разработка такихъ правилъ находится ни только въ интересѣ военнаго времени, гдѣ каждое морское нейтральное государство терпитъ болѣе или менѣе значительныя потери, но необходимость ихъ въ одинаковой степени чувствуется также и во время глубокаго мира.

Основаніемъ для выработки подобныхъ правилъ служитъ то обстоятельство, что каждый корабль составляетъ собственность извѣстнаго государства.

Всякое мореходное судно должно имѣть возможность доказать свою принадлежность одному изъ признанныхъ государствъ, т. е., другими словами, это судно должно доказать свою національность; въ противномъ случаѣ оно навлекаетъ на себя подозрѣніе, что занимается морскимъ разбоемъ. Такими доказательствами служатъ флагъ и судовыя бумаги.

Ортоланъ говоритъ: Флагъ есть видимый знакъ принадлежности судна къ какой нибудь національности. Каждое государство имѣетъ свои особые цвѣта, подъ защитою которыхъ плаваютъ его подданные. Эти цвѣта никто не можетъ носить безъ особаго законнаго разрѣшенія. Но флагъ самъ по себѣ недостаточенъ, такъ какъ весьма легко прибѣгнуть къ фальшивому флагу.

Вотъ почему нашли необходимымъ, чтобы всякое торговое судно, кромѣ національнаго флага, было бы еще снабжено надлежащими судовыми бумагами. Число, свойство и содержаніе этихъ бумагъ ([1]) согласуются съ надлежащими законами страны, равно какъ съ кодексомъ законовъ о торговлѣ. (Le pavillon est le signe distinctif apparent du caractère national d'un navire. Chaque état a ses couleurs particuliéres, sous lesquelles naviguent ses citoyens, et qui ne peuvent être portées sans sa permission quand on en vient aux preuves réelles. Mais ce signe distinctif ne peut être le seul; car s'il en était ainsi, il serait bien facile de déguiser la nationalité d'un bâtimoat. C'est dans le but d'une constatation évidente de cette nationalité qu'ont été institués les papiers de bord ou lettres de mer dont tout navire de commerce doit être pourvu. Le nombre, la nature et la formule de ces papiers sont réglés par la loi de chaque pays, fréquemment par les dispositions des codes de commerce maritime ([2]).

Нѣкоторыя историческія свѣдѣнія о флагахъ см. въ приложеніи сочиненія Клейрака (Cleirac): «Livrées et couleurs des pavillons des navires pour la connaissance et distinction de chaque nation qui met à la mer ([3]).

II. Національный флагъ есть внѣшній знакъ принадлежности

([1]) Но существенныя, т. е. главнѣйшія бумаги, доказывающія національность, вездѣ въ сущности однѣ и тѣ же и состоятъ: изъ паспорта или патента на плаваніе, списка экипажа, купчей или другаго акта на владѣніе кораблемъ.

Примѣчаніе переводчика.

([2]) См. Ortolan, I. стр. 174; также Мартенсъ Précis II. § 317; Cauchy, I. стр. 47 и 55 и II. стр. 152 и слѣдующія; Calvo, I. стр. 455.

([3]) Ce fut jadis un ancien ordre, principalement aux expeditions des guerres Saintes et d'outre mer, que chaque nation portait les Estandars, Baniéres, et Pavillons de livrée, designés ou variés de certaines couleurs pour les distinguer et faire reconnoistre, lesquelles couleurs et livrées pour la plus part ils ont encore retenu; et

къ извѣстному государству; онъ въ то же время представляетъ самое простое, хотя не при всѣхъ обстоятельствахъ достаточное доказательство въ томъ, что извѣстный корабль принадлежитъ къ признанной національности. Впрочемъ, національный флагъ, кромѣ этого служитъ иногда также для выраженія извѣстнаго намѣренія; къ нему прибѣгаютъ въ торжественныхъ случаяхъ, при кораблекрушеніяхъ и пр. Такъ, напримѣръ, связанный національный флагъ означаетъ бѣдствіе, приспущенный до половины—печаль (трауеръ), постепенное опусканіе и подниманіе флага—салютъ (привѣтъ); спускъ флага—намѣреніе сдаться въ плѣнъ.

III. Во многихъ государствахъ военный флагъ (1) существенно отличается отъ торговаго. Выборъ того или другаго вполнѣ зависитъ отъ усмотрѣнія каждаго государства и подвергается только тому правилу, чтобы разъ существующій и утвержденный международными соглашеніями флагъ не былъ избираемъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ не достигалась бы главной цѣли послѣдняго.

IV. Право предоставлять купеческимъ судамъ носить флагъ извѣстнаго государства вполнѣ зависитъ отъ мѣстныхъ законоположеній на этотъ предметъ. Такъ, напримѣръ, для полученія этого права по смыслу нѣкоторыхъ требованій необходимо, чтобы владѣльцы судовъ, шхиперъ, или часть команды были подданными этого государства, чтобы суда строились въ отечественныхъ портахъ и пр. (2). Эти во многомъ между собою противорѣчивыя

---

furent attribuées, par les Généraux des armées, avec raison et sens Mystique: Cette matiére est autre et outre les Armories. D'où procéde que les Ordonnances de la marine ont conservé le droict aux segneurs Admiraux, de pouvoir donner banniéres livrées, couleurs et devises aux Navires, sans qu'ils soit permis aux Capitaines, Maistres, ou Bourgeois d'en prendre á plaisir ou volonté. Cela estant du droict public et de toute la Nation.

(1) Статья 29 Берлинскаго конгресса отъ 13 іюля 1878 года запрещаетъ Черногоріи имѣть собственный военный флотъ, а слѣдовательно и военный флагъ.

(2) Государства слѣдуютъ тѣмъ или другимъ изъ сказанныхъ условій, сообразно съ своими выгодами, состояніемъ ихъ морскаго дѣла, ресурсами страны относительно матеріальной части и моряковъ. Государство, неимѣющее флота не обладающее въ достаточномъ числѣ матросами и офицерами, допускаетъ болѣе льготъ и относительно постройки корабля, и относительно экипажа. На-

положенія частнаго морскаго права вступаютъ всѣ въ область морскаго международнаго права и, не смотря на свой партикулярный характеръ, имѣютъ при выработкѣ принциповъ международнаго права большее или меньшее значеніе, во 1-хъ, потому что большинство изъ нихъ получаютъ мѣсто въ международныхъ договорахъ, во 2-хъ, потому что, исходя изъ тѣхъ же основныхъ принциповъ, они, не смотря на противорѣчія, все-таки носятъ по тому или другому направленію болѣе или менѣе общій характеръ ([1]).

§ 8.

Германскій военный флагъ.

I. Согласно статьямъ 53, 54 и 55 по управленію Германской Имперіей, заимствованнымъ изъ соотвѣтствующихъ статей Сѣверо-Германскаго Союза, признается единство какъ военнаго, такъ и торговаго флота; изъ нихъ первый находится подъ главнымъ начальствомъ Германскаго Императора. Флагъ военнаго и вмѣстѣ съ тѣмъ торговаго флота имѣетъ слѣдующіе цвѣта: черный, бѣлый и красный.

II. Введенный во всеобщее употребленіе, согласно королевскому указу (Königliche Ordre) отъ 4 Іюля 1867 года, германскій союзный флагъ, вмѣсто прежняго прусскаго военнаго флага, можетъ быть поднятъ, исключая всѣхъ судовъ германскаго военнаго флота, только: на германскихъ морскихъ прибрежныхъ крѣпостяхъ, на всѣхъ сооруженіяхъ и прочихъ постройкахъ германскаго флота, на зданіяхъ высшихъ государственныхъ учрежденій (von den obersten Reichsbehörden), равно какъ всѣми послан-

---

противъ того, интересъ государства, которое обладаетъ всѣми элементами для развитія морской силы, но еще не достигло желаемаго морскаго могущества, состоитъ въ ограниченіи конкуренціи иностранцевъ въ составѣ своей морской силы. Въ такомъ же положеніи находится и государство, обладающее могущественною морскою силою, если оно не стоитъ на такой высотѣ, что всякая иностранная конкуренція для него не опасна. (Изъ соч. Ортолана, пер. Лохвицкаго).
Прим. переводчика.

([1]) Ortolan, I. стр. 176.

никовъ, полномочныхъ министровъ и консульствъ Германской Имперіи ([1]), которые впрочемъ имѣютъ также право поднять и торговый флагъ ([2]).

III. Всѣ правительственныя суда Германской Имперіи должны на флагѣ имѣть особый отличительный и ясно видимый знакъ. Этотъ послѣдній имѣетъ величину желѣзнаго креста военнаго флага, и находится въ нижней части флага, въ углу ближайшемъ къ флагштоку; онъ состоитъ:

1) Для портовыхъ, рабочихъ и пр. судовъ, равно какъ для вольнонаемныхъ Императорскимъ флотомъ частныхъ судовъ, изъ четырехъ красныхъ, обращенныхъ концами другъ къ другу якорей, кольцы которыхъ образуютъ четыре угла квадрата.

2) Для судовъ таможенной службы изъ синяго якоря, помѣщеннаго между красными буквами K и Z.

3) Для почтовыхъ судовъ изъ желтаго почтоваго рожка.

4) Для лоцманскихъ судовъ изъ двухъ скрещенныхъ якорей синяго цвѣта.

5) Прочія же суда, находящіяся въ вѣдѣніи правительства для торгово-промышленныхъ цѣлей, имѣютъ на флагѣ синій якорь.

Кромѣ того требуется, чтобы частныя почтовыя суда, во все то время, пока у нихъ находится правительственная почта, поднимали на топѣ мачты, кромѣ общаго торговаго флага, также правительственный почтовый флагъ (см. выше 3).

Всѣ перечисленныя въ пунктахъ 1—5 суда имѣютъ также право поднять на бугшпритѣ гюйсъ, состоящій изъ черно-бѣло-краснаго флага со своимъ надлежащимъ отличительнымъ знакомъ (взамѣнъ желѣзнаго креста на гюйсахъ военныхъ судовъ).

([1]) Многія государства ввели у себя отличительный служебный флагъ для своихъ консульствъ, какъ, напримѣръ, Россія (*), Швеція и Норвегія.

([2]) См. Allgemeine Dienstinstruction für die Consuln von 6 Juni 1871, § 1, № 7 и Flaggen- und Salutreglement vom 21 Mai 1878, § 13.

(*) Такіе же отличительные флаги имѣютъ и другіе представители Россіи; именно: 1) Чрезвычайный посолъ—Кайзеръ-флагъ, въ срединѣ гербъ на бѣломъ фонѣ. 2) Посланникъ—Кайзеръ-флагъ, въ крыжу гербъ на бѣломъ фонѣ. 3) Повѣренный въ дѣлахъ, общій военный флагъ, въ крыжу коммерческій флагъ и 4) Генеральный консулъ, коммерческій флагъ, въ крыжу военный флагъ.

Прим. переводчика.

Поднять же вымпелъ дозволяется этимъ судамъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда они находятся подъ командою состоящаго на дѣйствительной службѣ офицера Германскаго военнаго флота ([1]).

[Доказательствомъ національности и характера военнаго корабля служатъ, по мнѣнію Ортолана, флагъ на кормѣ и вымпелъ на топѣ мачты, свидѣтельство его командира, даваемое въ случаѣ необходимости на честномъ словѣ, и предписанія полученныя командиромъ отъ государя. Флагъ и вымпелъ суть видимые признаки; но въ нѣкоторыхъ случаяхъ имъ довѣряютъ только тогда, когда они подкрѣпляются пушечнымъ выстрѣломъ. Свидѣтельство командира можетъ быть истребовано, а другія доказательства предполагаются, и ни въ открытомъ морѣ, ни гдѣ бы то ни было, никакая чужеземная власть не имѣетъ права требовать ихъ представленія. Къ тому же, какъ вѣрно замѣчаетъ Гюбнеръ, «военные корабли имѣютъ столько несомнѣнныхъ признаковъ той націи, которой знамя развѣвается на нихъ, что ошибка или сомнѣніе невозможны».

Моряки безошибочно различаютъ, даже издали, военный корабль отъ купеческаго; многіе признаки открываютъ имъ обманъ. Впрочемъ, въ нѣкоторыхъ рѣдкихъ случаяхъ возможны сомнѣнія и на этотъ счетъ.

Въ 1782 году произошелъ споръ между Даніей и Испаніей по поводу захвата датскаго корвета *Св. Іоаннъ*, подозрѣваемаго въ ложномъ употребленіи военнаго флага.

Этотъ споръ подалъ поводъ къ обмѣну дипломатическихъ нотъ между разными государствами. Правительство датское утверждало, что *единственное различіе военнаго корабля состоитъ въ военномъ флагѣ.* Испанія колебалась признать этотъ принципъ, и обратилась къ посредничеству Россіи и Голландіи, обѣщая признать ихъ рѣшеніе.

Голландія, совѣтуя освободить датскій корветъ, объявила вмѣстѣ съ тѣмъ, что она предпочитаетъ съ своей стороны не

(1) См. Flaggen- und Salutreglements § 14—16. Allerhöchste Verordnung vom 11 November 1869. (т. е. Высочайшее повелѣніе отъ 11 ноября 1869 г.).

опредѣлять можно ли, и въ какой степени можно, по одному виду флага точно различать военный корабль отъ купеческаго.

Россія дала болѣе ясный отвѣтъ. Она объявила: 1) Что, согласно началамъ международнаго права, корабль, уполномоченный поднять военный флагъ сообразно обычаямъ того государства, которому онъ принадлежитъ, долженъ считаться военнымъ, 2) Что ни форма корабля, ни его прежнее назначеніе, ни число людей, составляющихъ экипажъ, не могутъ лишить его этого характера, если только командиръ его принадлежитъ къ военному флоту. Не смотря на то, что не существуетъ ни одного трактата или другаго публичнаго акта, которымъ былъ бы впослѣдствіи подтвержденъ принципъ провозглашенный Россіей, онъ все-таки несомнѣненъ по общенародному обычаю].

§ 9.

Флагъ Германскаго торговаго флота.

1) Законъ отъ 25 Октября 1867 г. касательно національности торговыхъ судовъ и ихъ права носить флагъ Сѣверо-Германскаго Союза ([1]). 2) Положеніе о Союзномъ флагѣ для торговыхъ судовъ отъ 25 Октября 1867 г. 3) Законъ о регистраціи и распредѣленіи торговыхъ судовъ отъ 18 Іюня 1873 года. 4) Инструкція касательно регистраціи и отличительныхъ примѣтъ торговыхъ судовъ отъ 13 Ноября 1873 года.

I. Согласно закону отъ 25 октября 1867 года, всѣ торговыя суда отдѣльныхъ Союзныхъ германскихъ государствъ должны нести только національный флагъ Союза. Такимъ образомъ мы

Желающимъ воспользоваться указанными нѣмецкими источниками предлагаемъ ихъ подлинныя названія:

1) Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniss zur Führung der Bundesflagge vom 25 October 1867. B. G. Bl. стр. 35—39).

2) Verordnung, betreffend die Bundesflagge für Kauffahrteischiffe, vom 25 October 1867. (См. B. g. Bl. стр. 39).

3) Gesetz, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28 Juni 1873 (R. G. Bl. стр. 184).

4) Vorschriften über die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 13 November 1873 (B. G. Bl. стр. 367—369). [причемъ B. G. Bl. представляетъ собою сокращенное: Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes, буквы же R.G. Bl. Reichs-Gesetzblatt des Deutschen Reichs].

видимъ, что поднятіе въ открытомъ морѣ флаговъ Союзнаго государства не допускается, такъ какъ эти послѣнія уже болѣе не носятъ характера національныхъ флаговъ въ смыслѣ популярнаго морскаго права. Отсюда слѣдуетъ, что если германское судно пожелаетъ воспользоваться правами послѣдняго, то оно непремѣнно должно поднять обще-германскій національный флагъ. Въ противномъ случаѣ такое судно рискуетъ быть признаннымъ, какъ не имѣющее національности.

II. Національный флагъ германскихъ торговыхъ судовъ имѣетъ видъ прямоугольника, раздѣленнаго на три широкія горизонтальныя полосы одинаковой величины, изъ которыхъ первая (верхняя) полоса чернаго цвѣта, вторая — средняя — бѣлаго и третья — краснаго. Высота этого прямоугольника относится къ его основанію, какъ 2 къ 3. Флагъ обыкновенно поднимается на кормѣ или на топѣ бизань (послѣдней) мачты; иногда также на гафелѣ. Имѣть на флагѣ особый примѣтный знакъ, равно какъ поднимать вымпелъ, похожій по своему виду на военный, купеческимъ судамъ безусловно запрещается ([1]).

Лоцманскимъ флагомъ, т. е. такимъ флагомъ, который показываетъ необходимость имѣть на надлежащемъ суднѣ лоцмана, служитъ для торговыхъ судовъ германскаго флота тотъ же торговый флагъ меньшаго формата, окаймленный бѣлою полосою, ширина которой равна ширинѣ одной изъ горизонтальныхъ цвѣтныхъ полосъ.

III. Флаги, служащіе для разцвѣчиванія судовъ по случаю какого нибудь праздника или торжества, могутъ быть также подняты и торговыми судами, если въ этомъ встрѣтится надобность. Однако необходимо соблюдать, чтобы національный флагъ былъ всегда на своемъ мѣстѣ Употребленіе національнаго флага для украшенія судна съ соблюденіемъ послѣдняго условія—не воспрещается.

([1]) Впрочемъ подобнаго рода преступленія, согласно духу германскаго морскаго права, не подлежатъ особому наказанію; въ крайнемъ случаѣ допускается отнятіе силой подобныхъ отличительныхъ флаговъ и вымпеловъ (см. ниже VIII); англійское морское право на оборотъ, кромѣ отнятія этихъ вещей, назначаетъ за то же преступленіе еще денежный штрафъ до 500 ф. стерлинговъ. См. The Merchant Chipping Act, 1854 sect. 105.

IV. Объ обязанности торговыхъ судовъ поднимать свой національный флагъ при встрѣчѣ съ военнымъ судномъ или при милованіи крѣпости, прибрежнаго форта и пр. см. ниже въ пунктѣ IX. Для исполненія этого древняго обычая, основаннаго на старыхъ принципахъ международнаго права, иногда допускается даже прибѣгнуть къ открытой силѣ, — предполагая, конечно, что надлежащее торговое судно имѣетъ вообще при себѣ флагъ. Впрочемъ германское морское право не опредѣляетъ никакого наказанія за упущеніе этого правила вѣжливости. Подобнымъ образомъ торговое судно также не наказывается, если оно идетъ безъ флага и отказывается поднимать послѣдній; такое преступленіе влечетъ за собою только временную потерю тѣхъ правъ и преимуществъ, которыми пользуются, въ особенности въ дальнихъ водахъ, германскія торговыя суда со стороны мѣстныхъ консуловъ и военныхъ судовъ германскаго флота.

V. *Право поднимать государственный флагъ Германской Имперіи (Reichsflagge).*

Поднимать флагъ германскаго торговаго флота имѣютъ право только тѣ торговыя суда, которыя находятся въ исключительномъ владѣніи подданныхъ Германской Имперіи (1); подобное же право имѣютъ также всѣ акціонерныя общества, равно какъ общества, основанныя на паяхъ и имѣющія мѣстомъ своего постояннаго дѣйствія и засѣданія внутри территоріи Германской Имперіи. Кромѣ того еще необходимо, чтобы всѣ члены общества на паяхъ пользовались бы правами германскихъ подданныхъ (2). Національность предсѣдателя и пр. въ настоящемъ случаѣ никакой роли не играетъ.

Вотъ болѣе или менѣе всѣ условія, отъ которыхъ зависитъ

---

(1) Объ этомъ предметѣ см. статью 3-ю управленія Германскою Имперіей, равно какъ законъ о правахъ и обязанностяхъ германскихъ подданныхъ отъ 1 Января 1870 года.

(2) См. прусскій законъ отъ 27 Марта 1867 года и законъ Союза отъ 4 Іюля 1868 года касательно правъ и преимуществъ всѣхъ промышленныхъ и торговыхъ обществъ.

*

право поднимать торговый флагъ Германской Имперіи; мѣсто постройки судна, національность шкипера (1), офицеровъ и команды для разбираемаго предмета никакого значенія не имѣютъ.

VI. Большая часть морскихъ государствъ требуютъ для права поднятія своего правительственнаго торговаго флага, чтобы владѣльцы судовъ были бы непремѣнно ихъ подданными; нѣкоторыя отдѣльныя государства даютъ это право тогда, когда одна часть владѣльцевъ пользуются правами ихъ гражданъ; такъ, напримѣръ, во Франціи (2) для этой цѣли необходимо, чтобы одна половина были французскіе подданные, Бельгія и Голландія требуютъ, чтобы ихъ было не менѣе $^5/_8$; необходимость постройки судовъ въ отечественныхъ портахъ требуется въ Испаніи, отчасти также во Франціи и въ Норвегіи; Бразилія, Данія, Франція, Италія, Мексика, Австрія, Португалія, Швеція, Испанія, Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты и пр. требуютъ, чтобы капитанъ корабля былъ непремѣнно подданнымъ того государства, флагъ котораго находится на командуемомъ имъ суднѣ; по смыслу датскихъ, французскихъ, итальянскихъ, мексиканскихъ, австрійскихъ, португальскихъ, русскихъ, испанскихъ, сѣвероамериканскихъ и пр. морскихъ законодательствъ необходимо, чтобы офицеры и команда, или по крайней мѣрѣ одна ихъ часть, были непремѣнно подданными соотвѣтствующихъ государствъ. Дальше всѣхъ ушла Данія, по морскимъ законамъ которой требуется, чтобы вся команда ихъ торговыхъ судовъ были бы непремѣнно датскіе подданные (3).

---

(1) Само собою разумѣется, что иностранцу, желающему быть опредѣленнымъ капитаномъ или штурманомъ торговаго судна, необходимо прежде всего исполнить требованія, существующія для этой цѣли въ германскомъ морскомъ законодательствѣ.

(2) Во Франціи дѣйствуетъ морской законъ, изданный по предложенію Барера конвентомъ въ 1793 году. Впрочемъ впослѣдствіи онъ былъ во многомъ измѣненъ, въ особенности въ царствованіе императора Наполеона III вслѣдствіе торговыхъ трактатовъ съ разными государствами.

Прим. переводчика.

3) Въ видѣ наглядной справки прилагаю при семъ краткую таблицу постановленій о національности торговыхъ судовъ въ важнѣйшихъ морскихъ государ-

[Русское законодательство (¹) доказательствами національности купеческаго корабля признаетъ: 1) крѣпость, т. е. актъ на вла-

---

ствахъ, заимствованную мною изъ сочиненія Ортолана: «Морское Международное право», пер. Лохвицкаго:

	Условіе о постройкѣ.	*Владѣльцы.*	*Экипажъ.*
Англія (*).	Безъ ограниченія, англійской или иностранной.	Подданные.	Безъ ограниченія, англичане или иностранцы.
Франція.	Туземная постройка, или въ колоніяхъ Франціи (**).	Половина стоимости должна принадлежать французамъ.	Капитаны и офицеры должны быть непремѣнно французы, но въ числѣ матросовъ дозволяется имѣть не болѣе четверти не французовъ.
Австрія.	Безъ ограниченія.	Подданные.	Капитанъ и $^2/_3$ экипажа подданные.
Бельгія.	Безъ ограниченія.	$^5/_8$ стоимости принадлежитъ подданнымъ.	Безъ ограниченія.
Данія.	Безъ ограниченія.	Смѣшанная собственность допускается.	Подданные или присягнувшіе иностранцы.

(¹) Въ Россіи дѣйствуютъ законы о торговомъ мореплаваніи отъ 23 Іюня 1781 года и отъ 12 Февраля 1830 года съ нѣкоторыми дополненіями, послѣдовавшими въ позднѣйшее время. Постановленія эти заключаются въ XI томѣ Свода Законовъ. въ Уставѣ торговомъ, гдѣ они составляютъ третью книгу подъ заглавіемъ: «О договорахъ и обязательствахъ по торговому мореплаванію». Въ томъ же томѣ помѣщенъ и Уставъ о Консулахъ. Послѣдній значительно измѣненъ въ 1858 году и въ этомъ новомъ видѣ помѣщенъ въ продолженіи къ XI тому. Болѣе подробныя свѣдѣнія см. въ приложеніи. *Прим. переводчика.*

(*) Въ Англіи до 1850 года дѣйствовалъ актъ о мореплаваніи, изданный въ 1654 году. Борьба сторонниковъ свободной торговли съ протекціонистами окончилась полной побѣдой, и результатомъ ея былъ новый законъ 1849 года, который въ 1854 году изданъ былъ съ разными дополненіями подъ именемъ Merchant shipping Act.

(**) Исключеніе допускается только: для призовъ, для иностранныхъ кораблей, выброшенныхъ бурею на французскій берегъ на такомъ положеніи, что владѣлецъ предпочитаетъ ихъ продать, но при томъ, чтобы расходы починки превосходили въ четверо покупную цѣну и чтобы хотя половина покупки принадлежала французамъ, и чтобы, кромѣ того, по исправленіи экипажъ его составленъ былъ по закону французскому. Такое же изъятіе допускается и относительно найденныхъ въ морѣ брошенныхъ кораблей. Далѣе, по декрету 7 Сен-

дѣніе кораблемъ, 2) патентъ на плаваніе и поднятіе россійскаго купеческаго флага, 3) таможенный паспортъ. Корабли допускаются русской и иностранной постройки почти одинаково; разница состоитъ только въ томъ, что кораблями русской постройки могутъ владѣть и заниматься на нихъ мореплаваніемъ лица всѣхъ сословій, а кораблями иностранной постройки только купцы 1-ой и 2-й гильдіи и члены Яхтъ-Клуба. Корабль можетъ быть націонализованъ и за границей: консулы уполномочены выдавать патенты на поднятіе русскаго флага тѣмъ кораблямъ, которые куплены русскими подданными въ мѣстопребываніи консула ([1]). Иностранные корабли (т. е. принадлежащіе иностранцамъ) могутъ

Испанія	Туземная постройка.	Подданные.	Капитанъ, штурманъ, помощникъ и $^2/_3$ экипажа подданные.
Греція.	Иностранная постройка допускается съ большими ограниченіями; и во всякомъ случаѣ съ пошлиной въ 10% стоимости.	Половина стоимости можетъ принадлежать иностранцамъ.	Всѣ офицеры и $^3/_4$ экипажа подданные.
Италія.	Безъ ограниченія, но съ взятіемъ пошлины съ иностранной постройки.	Подданные.	Двѣ трети экипажа и офицеровъ подданные.
Голландія.	Безъ ограниченія.	$^5/_8$ стоимости принадлежитъ подданнымъ и иностранцамъ, живущимъ болѣе года въ странѣ.	Безъ ограниченія.
Пруссія.	Безъ ограниченія.	Подданные.	Безъ ограниченія.
Швеція.	Безъ ограниченія.	Подданные.	Только капитанъ долженъ быть непремѣнно Шведомъ.

([1]) Подробныя свѣдѣнія объ этомъ см. въ приложеніи.

тября 1850 года могутъ быть допущены суда иностранной постройки не менѣе, какъ въ 80 тоннъ для спеціальной цѣли каботажа по берегамъ Алжиріи. Послѣдними трактатами сдѣланы значительныя изъятія: именно допущены корабли англійской, бельгійской и итальянской постройки, какъ парусные, такъ и паровые, на основаніи взаимности. *Прим. переводчика.*

получать позволеніе на поднятіе русскаго флага не иначе, какъ съ соизволенія Государя Императора. Владѣльцами кораблей могутъ быть только русскіе подданные и иностранцы, поселившіеся въ Новороссійскомъ краѣ. Относительно экипажа общее правило: что шкиперъ или штурманъ и три четверти матросовъ должны быть русскіе подданные. Изъ этого правила сдѣлано однако широкое изъятіе, именно судамъ, отправляющимся за границу изъ балтійскихъ, черноморскихъ, азовскихъ и бѣломорскихъ портовъ дозволяется имѣть иностранныхъ шкиперовъ и три четверти матросовъ. Каботажное судоходство предоставлено только національнымъ судамъ].

VII. Право поднятія германскаго торговаго флага можетъ послѣдовать только послѣ зачисленія судна въ соотвѣтствующій корабельный списокъ и выдачи законнаго свидѣтельства (патента на плаваніе).

Регистрація торговыхъ судовъ, по примѣру Великобританіи, пріобрѣло постепенно право гражданства во всѣхъ болѣе значительныхъ морскихъ государствахъ и въ настоящее время для пользованія всѣми правами торговаго судна является крайне необходимою мѣрою.

Выше мы привели законы и предписанія, которые дѣйствуютъ теперь при регистраціи германскихъ коммерческихъ судовъ. Изъ нихъ мы видимъ, что занесеніе въ корабельный списокъ извѣстнаго порта, т. е. регистрація, обязательна для всѣхъ мореходныхъ судовъ вмѣстимостью болѣе 50 кубическихъ метровъ. Всякое судно можетъ быть внесено въ судовой корабельный списокъ только того порта, который назначается исходнымъ пунктомъ для производства морской торговли. Выборъ этого мѣста, называемаго отечественнымъ или регистровымъ портомъ, вполнѣ зависитъ отъ усмотрѣнія судовладѣльца. Этотъ портъ считается мѣстомъ жительства судна (domicil) т. е. иначе говоря—его отечественнымъ портомъ. Каждое судно вносится въ корабельный списокъ подъ особымъ отличительнымъ номеромъ. Чтобы быть внесеннымъ туда, судно должно удовлетворять всѣмъ требованіямъ, необходимымъ для полученія права поднять германскій торговый флагъ.

Въ корабельный списокъ порта вносятся слѣдующія данныя о региструемомъ суднѣ:

1) Названіе и родъ судна.

2) Его величина и водоизмѣщеніе ([1]).

3) Время и мѣсто постройки.

Если же судно, по зачисленію въ составъ торговыхъ судовъ Германской имперіи, раньше носило какой нибудь иностранный флагъ, то, кромѣ того, необходимо упомянуть о законной причинѣ, по которой данное судно получило право поднять флагъ германскаго торговаго флота и, если возможно, то также мѣсто и время постройки.

4) Отечественный портъ.

5) Имя и вообще болѣе подробныя свѣдѣнія о владѣльцѣ судна; если оно принадлежитъ пайщикамъ, то слѣдуетъ указать имена всѣхъ пайщиковъ и долю каждаго изъ нихъ. Въ случаѣ же если судно плаваетъ отъ имени какого нибудь торговаго общества, то необходимо дать самыя подробныя свѣдѣнія объ этомъ обществѣ, т. е. сообщить мѣсто его нахожденія и засѣданія. Когда же это общество не состоитъ изъ акціонеровъ, то надобно привести точный списокъ именъ всѣхъ участвуюшихъ, причемъ пассивные члены общества (Stillen Mitglieder) не принимаются во вниманіе. При другихъ обществахъ на акціяхъ въ спискѣ достаточно перечислить всѣхъ лично участвующихъ товарищей.

6) Право, на основаніи котораго извѣстныя лица владѣютъ (т. е. вѣрнѣе сказать, купчая крѣпость) какъ самимъ судномъ, такъ равно и его отдѣльными частями.

7) Національность владѣльца, или пайщиковъ судна.

8) Регистрація служитъ главнымъ основаніемъ для выдачи патента на плаваніе ([2]) (Certificat), который представляетъ собою оффиціально утвержденную бумагу отъ мѣстнаго начальства, завѣдывающаго корабельнымъ спискомъ судовъ порта; она служитъ

([1]) См. Schiffsvermessungsordnung vom 5 Juli 1872. [Въ нашемъ законодательствѣ см. декларацію, заключенную между Италіею и Россіей для взаимнаго признанія мѣрительныхъ свидѣтельствъ торговыхъ судовъ. См. соч. Носа. ч. II. «Сборникъ о купеческомъ водоходствѣ», стр. 331].

([2]) Статья 54 положенія по управленію Германскою Имперіей даетъ весьма подробныя правила выдачи этихъ свидѣтельствъ; форма подобнаго свидѣтельства, одинаковаго для всѣхъ германскихъ торговыхъ судовъ, установлена 21 Декабря 1872 года Союзнымъ Совѣтомъ. Для Пруссіи см. также: Die allgemeine

удостовѣреніемъ въ томъ, что всѣ свѣдѣнія о суднѣ вѣрны и что, слѣдовательно, это судно имѣетъ право носить германскій торговый флагъ.

Всѣ измѣненія, могущія со временемъ произойти во всѣхъ вышеупомянутыхъ пунктахъ, должны быть своевременно занесены въ корабельный списокъ.

Въ случаѣ погибели судна, или потери имъ права носить германскій торговый флагъ, оно должно быть немедленно вычеркнуто изъ общаго регистра порта, а полученное корабельное свидѣтельство должно быть возвращено по принадлежности. Противное допускается только въ тѣхъ случаяхъ, когда будетъ доказана фактическая невозможность исполненія этого требованія.

Само собою разумѣется, что всѣ эти распоряженія дѣлаются съ цѣлью предупредить возможность злоупотребленія корабельными бумагами.

Изъ вышеприведеннаго V пункта мы узнали, что право поднимать германскій флагъ теряется, когда одно изъ упомянутыхъ требованій не исполнено; такимъ образомъ, нѣмецкое судно не имѣетъ права считаться германскимъ, если даже одинъ изъ паевъ, вслѣдствіе какого бы то ни было права, перешелъ въ руки лица, не пользующагося правами подданныхъ Германской имперіи. [Правила о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій торговый флагъ, равно какъ о потери этого права, см. въ приложеніи].

Вышеупомянутое правило, по которому право поднятія германскаго торговаго флага считается только съ того момента, когда надлежащее судно уже внесено въ портовый корабельный списокъ, претерпѣваетъ слѣдующія исключенія:

1) Суда вмѣстимостью менѣе чѣмъ 300 куб. метровъ ([1])

Verfügung des Justizministers vom 10 Mai 1881, betreffend die Ertheilung amtlich beglaubigter Auszüge aus den Schiffscertificaten, besonders behufs Führung von Ausweisen bei den Zoll-und Hafenbehörden des Auslandes (Justiz. Min. Blatt. Seite 92, т. е. см. общія распоряженія министра юстиціи отъ 10 Мая 1881 года касательно выдачи оффиціальныхъ выписокъ изъ корабельныхъ свидѣтельствъ, въ особенности относительно необходимости имѣть подобныя выписки за границею для мѣстнаго таможеннаго и портоваго начальства).

([1]) Такая граница постановлена единственно съ той цѣлью, чтобы, съ одной стороны, обязать регистровываться всѣ германскія суда, идущія въ дальнія пла-

могутъ поднять германскій торговый флагъ въ какое имъ угодно время, такъ какъ отъ ихъ владѣльцевъ вполнѣ зависитъ внести-ли такое судно въ портовый регистръ или нѣтъ. [Согласно нашимъ законамъ, внесенію въ корабельные списки подлежатъ всѣ русскія мореходныя суда, поднимающія болѣе десяти ластовъ. Не возбраняется, впрочемъ, по желанію судохозяевъ, вносить въ сіи списки и суда поднимающія меньшее число ластовъ].

2) Иностранное судно, перешедшее за границею во владѣніе германскаго подданнаго или общества, пользующагося правомъ поднятія германскаго торговаго флага (см. выше), можетъ быть регистровано мѣстнымъ консуломъ Германской имперіи, въ предѣлахъ власти котораго находилось это судно во время перехода права его владѣнія германскому подданному. Консулъ вмѣстѣ съ тѣмъ выдаетъ судну временное свидѣтельство на поднятіе германскаго торговаго флага, дѣйствительность котораго продолжается одинъ годъ, считая со дня выдачи. Срокъ этотъ, однако можетъ быть увеличенъ высшею административною властью въ случаѣ, если вслѣдствіе дальныхъ плаваній судно не будетъ имѣть возможности отправиться въ отечество. Подобное свидѣтельство называется *флаговымъ аттестатомъ* (Flaggenattest).

Мѣстный германскій консулъ извѣщаетъ свое правительство всякій разъ, когда онъ былъ обязанъ выдать подобныя свидѣтельства.

Такъ какъ такое свидѣтельство должно временно замѣнить патенты на плаваніе то оно должно заключать въ себѣ всѣ необходимыя свѣдѣнія послѣдняго [1].

ванія и вступающія въ морскія международныя отношенія, съ другой же стороны, съ цѣлью избавить всѣ тѣ суда отъ регистраціи, для которыхъ это можетъ служить только бременемъ и напрасною формальностью.

[1] См. Общій консульскій служебный уставъ отъ 6 Іюня 1871 г. § 30. (Allgemeine Dienst Instructionen für die Consuln vom 6 Juni 1871 zu § 38). До выдачи временнаго свидѣтельства о плаваніи подъ германскимъ флагомъ (Flaggenattestes) консулъ обязанъ сначала тщательно удостовѣриться, что надлежащее судно дѣйствительно перешло въ полное владѣніе германскаго подданнаго, или общества, имѣющаго право на торговый флагъ Германской Имперіи. Съ этою цѣлью онъ обязанъ просмотрѣть всѣ бумаги и удостовѣриться въ законной силѣ купчей крѣпости, къ которой, кромѣ того, должно быть приложено письменное удостовѣреніе бывшаго владѣльца или капитана въ томъ, что такое-то судно

[Такія же свидѣтельства могутъ быть выдаваемы также и русскими консульствами; болѣе подробныя свѣдѣнія см. въ приложеніи].

VIII. Поднятіе ложнаго флага подлежитъ преслѣдованію какъ со стороны того государства, чей флагъ былъ поднятъ, такъ равно и со стороны того, въ отношеніи кого былъ произведенъ этотъ обманъ. См. §§ 13 и 14 закона отъ 25 Октября 1867 года, касательно взысканій и наказаній за злоупотребленія германскимъ торговымъ флагомъ.

IX. *Наблюденіе за точнымъ исполненіемъ законовъ правильнаго употребленія германскаго торговаго флага надлежитъ:*

а) Въ территоріи Германской имперіи.

1) Полицейскимъ учрежденіямъ; въ особенности прибрежной и портовой полиціи, равно какъ таможеннымъ крейсерамъ;

2) Командирамъ всѣхъ кораблей и судовъ германскаго военнаго флота и береговымъ учрежденіямъ морскаго вѣдомства. (См. Flaggen und Salut—Reglement § 15).

дѣйствительно перешло въ полную собственность новаго владѣльца. Въ военное время мѣстные консулы Германской Имперіи должны соблюдать при выдачѣ такихъ временныхъ свидѣтельствъ, всевозможныя правила предосторожности, и въ особенности наблюдать, чтобы суда принадлежавшія до продажи ихъ подданному одного изъ воюющихъ государствъ не пріобрѣтали свидѣтельствъ на право поднятія германскаго флага. То же можно сказать про тѣ случаи, когда существуетъ подозрѣніе, что сдѣлка только фиктивная (simulirtes).

Для пресѣченія злоупотребленій, въ особенности же для того, чтобы правами германскаго торговаго флага не пользовались суда, неспособныя къ плаванію, Германское правительство предписало въ Сентябрѣ 1875 года своимъ консуламъ въ портахъ Великобританіи, чтобы они выдавали флаговое свидѣтельство (Flaggenattest) судамъ, перешедшимъ во владѣніе германскихъ подданныхъ, не иначе какъ послѣ осмотра и удостовѣренія агента британской торговой палаты (board of trade), что означенное судно дѣйтствительно еще годно для плаванія.

Расходы осмотра надлежащаго судна агентами (корабельными смотрителями) board of trade должны быть уплочены судовладѣльцами. Подобный осмотръ можетъ быть только произведенъ по оффиціальной просьбѣ мѣстныхъ консульствъ Германской Имперіи. (см. Reichs-Gesetzblatt von 1875, Seite 520).

b) *За границею.*

1) Императорскимъ консуламъ (см. § 30 закона, касательно организаціи и положенія консуловъ союза и т. д. отъ 8 Ноября 1867 года и дополненія къ нему въ общихъ служебныхъ инструкціяхъ отъ 6 Іюня 1871 года ([1])).

2) Командирамъ судовъ Императорскаго германскаго флота (см. выше а. 2).

Это наблюденіе заключается:

а) Въ томъ, чтобы ни одно судно не носило, безъ надлежащаго разрѣшенія, германскаго торговаго флага.

b) Чтобы германское торговое судно имѣло своимъ національнымъ флагомъ только такой, который предписанъ установленнымъ закономъ (см. выше номеръ II).

c) Чтобы торговыя суда не носили вымпела, похожаго своимъ видомъ на вымпелъ, поднимаемый на германскихъ военныхъ судахъ.

Если до свѣдѣнія консула дойдетъ, что въ его раіонѣ какое нибудь судно позволяетъ себѣ поднимать германскій торговый флагъ, не имѣя на это надлежащаго законнаго права, то онъ обязанъ, при посредствѣ мѣстной власти или чрезъ посредство надлежащаго иностраннаго консульства, употребить всѣ зависящія отъ него мѣры для прекращенія означеннаго незаконнаго дѣянія. Денежные штрафы или вообще наказанія налагаются соотвѣтствующими мѣстными судебными учрежденіями. Всѣ требованія и донесенія адресуются консуломъ надлежащей мѣстной судебной власти.

Когда мѣстный консулъ Германской имперіи убѣдится, что какое нибудь торговое судно, принадлежащее одному изъ государствъ германскаго союза, имѣетъ своимъ національнымъ флагомъ не общегерманскій торговый флагъ, или же допускаетъ себѣ какія нибудь отступленія, въ родѣ, напримѣръ, того, что

([1]) § 30 des Gesetzes, betreffend die Organisation der Bundesconsulate e. t. c. vom 8 November 1867 und die Erläuterungen dazu in der Allgemeinen Dienst-In struction vom 6 Juni 1871.

носитъ вымпелъ, похожій на военный, то консулъ отправляется на подлежащее судно и приглашаетъ шхипера снять незаконный флагъ, вымпелъ или другой какой нибудь знакъ. Затѣмъ консулъ составляетъ протоколъ, который, за подписью означеннаго шхипера, отправляется въ союзное государство, въ вѣдѣніи котораго находится это судно. Въ протоколѣ должно быть полное описаніе незаконнаго флага, знака или вымпела. Самые же оригиналы остаются въ рукахъ консула.

Подлинность этихъ оригиналовъ свидѣтельствуется печатью шхипера и консула, или вообще какимъ нибудь другимъ образомъ. Если же шхиперъ такого судна не пожелаетъ исполнить законныхъ требованій германскаго консула, то послѣдній обращается къ содѣйствію мѣстной полицейской власти.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда консулъ не имѣетъ возможности лично отправиться на означенное судно, онъ посылаетъ вмѣсто себя повѣреннаго, снабженнаго надлежащимъ документомъ.

Предполагая полный отказъ въ содѣйствіи мѣстной полицейской власти, консулу остается только письменно объявить шхиперу виновнаго судна, что до тѣхъ поръ, пока онъ не будетъ соблюдать точныхъ правилъ касательно права поднятія германскаго торговаго флага, виновное судно не можетъ быть признано германскимъ торговымъ судномъ, и слѣдовательно не можетъ также пользоваться правами послѣдняго.

Командиръ военнаго корабля и судна германскаго императорскаго флота, въ случаѣ замѣченнаго имъ упущенія со стороны германскаго торговаго судна касательно правилъ ношенія національнаго флага, долженъ въ подобныхъ случаяхъ послать на подлежащее судно офицера съ командой, которому поручается пригласить шхипера торговаго судна снять незаконный знакъ. Въ случаѣ отказа шхипера исполнить требованія офицера, послѣдній имѣетъ право безъ содѣйствія мѣстной полицейской власти снять силою неправильный флагъ или знакъ (1).

---

(1) Торговыя суда союзныхъ германскихъ государствъ обязаны при встрѣчѣ съ германскимъ военнымъ судномъ, равно какъ при минованіи крѣпости, форта и пр., на которыхъ находится германскій военный флагъ, поднять общегерманскій торговый флагъ. Такое же правило соблюдается, на основаніи морскаго

X. Такъ какъ патентомъ на плаваніе вполнѣ доказывается право носить установленный торговый флагъ Германской имперіи, то требовать для доказательства національности судна еще другія бумаги невозможно; для разсматриваемаго нами вопроса, въ особенности является излишнимъ имѣть такъ называемый морской паспортъ (Seepass). Но не слѣдуетъ упускать изъ виду, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ весьма важно имѣть эти бумаги. Морской паспортъ, или морское письмо (Seepass oder Seebrief) есть оффиціальная бумага, заключающая въ себѣ разрѣшеніе подлежащей власти, что такому то шхиперу разрѣшено заниматься торговымъ мореплаваніемъ подъ національнымъ флагомъ на такомъ то суднѣ. Морской паспортъ заключаетъ въ себѣ слѣдующія свѣдѣнія:

обычая, также при встрѣчѣ съ военными судами дружественныхъ державъ. Командиры военныхъ судовъ государствъ Сѣверо-германскаго союза обязаны наблюдать, чтобы шхипера торговыхъ судовъ союза въ точности соблюдали въ морѣ всѣ правила и предписанія касательно правильнаго употребленія германскаго торговаго флага. Поэтому командиры означенныхъ военныхъ судовъ имѣютъ право отнять, въ случаѣ нужды, всѣ неправильные флаги, знаки и вымпела, похожіе своимъ видомъ на военные, равно какъ противодѣйствовать всякому злоупотребленію отечественнымъ торговымъ флагомъ.—Дисциплинарной власти надъ шхиперомъ и командой германскаго торговаго судна командирамъ Императорскаго флота не предоставлено. (См. положенія объ отношеніи военнаго флота къ торговому, сообщенныя государственнымъ канцлеромъ Сѣверо-Германскаго союза правительствамъ послѣдняго отъ 27 Декабря 1867 года). Интересующимся предлагаемъ полный нѣмецкій текстъ, заимствованный изъ «Bestimmungen, betreffend das Verhältniss der Kriegsmarine zur Handelsmarine, mitgetheilt vom Kanzler des norddeutschen Bundes an die Regierungen der Bundesstaaten unterm 27 December 1867: 1) Die Kauffahrteischiffe der Bundesstaaten haben die Bundesflagge zu hissen, sobald sie ein Schiff oder Fahrzeug der Bund-Kriegsmarine, eine Festung, oder ein Küstenort passieren welche ihre Nationalflagge gesetzt haben. Dasselbe gilt nach Seegebrauch bei Begegnung mit Kriegsschiffen befreundeter Mächte auf See. 3) Die Commandanten der Bundeskriegschiffe haben auf See die Befolgung der über die Führung der Bundesflagge bestehenden Vorschriften durch die Kauffahrteischiffe zu überwachen. Sie sind daher berechtigt, den Kauffahrteischiffen solche als Bundes (National) Flagge geführten Flaggen, welche den bestehehenden Vorschriften nicht entsprechen und solche von denselben geführten Wimpel, welche dem Wimpel der Bundeskriegsmarine ähnlich sind, wegzunehmen, auch die unbefugte Führung der Bundesflagge zu verhindern». Дисциплинарной власти надъ командою германскихъ торговыхъ судовъ командирамъ военныхъ судовъ германскаго флота не предоставляется никакой. Австро-венгерскія военныя суда имѣютъ за границею надъ своими торговыми судами нѣкоторую наблюдательную дисциплинарную власть.

1) Фамилія и жительство владѣльца судна;

2) Названіе судна, его отечественный портъ и число тоннъ водоизмѣщенія;

3) Отечественный портъ, имя и мѣсто жительства капитана.

Въ прежнее время доказательствомъ національности служили еще слѣдующіе документы:

a) Корабельный строительный актъ судна (der Bielfrief oder Beylbriefacte der Construction), т. е. законное удостовѣреніе подлежащихъ оффиціальныхъ учрежденій о томъ: гдѣ, когда, какимъ образомъ, кѣмъ, для кого и для какой цѣли было построено судно; затѣмъ въ томъ же актѣ должно быть упомянуто названіе, которое означенное судно будетъ имѣть, и была-ли постройка его произведена съ соблюденіемъ всѣхъ научно-техническихъ правилъ.

b) Письмо, служащее для удостовѣренія законно произведеннаго измѣренія числа тоннъ водоизмѣщенія (Messbrief).

c) *Особая* бумага о принадлежности судна, (т. е. чью собственность оно составляетъ,—(Rhederreiverzeichniss).

Кромѣ того на судахъ могутъ еще находиться: договоры о продажѣ судна, рѣшенія призовыхъ судовъ, особыя бумаги для опредѣленія національности, каперскія письма и пр. ([1]).

Русскій военный и торговый флаги.

Окончивъ переводъ всѣхъ свѣдѣній о германскомъ флагѣ, переводчикъ, прежде, чѣмъ начать слѣдующій отдѣлъ, считаетъ своею обязанностью подѣлиться съ благосклоннымъ читателемъ кое-чѣмъ о нашемъ государственномъ и торговомъ флагѣ. Прежде всего слѣдуетъ имѣть въ виду, что наша литература весьма бѣдна по разсматриваемому вопросу. Тѣ же сочиненія, которыя до сихъ поръ публиковались о русскомъ флагѣ и о русскихъ государственныхъ цвѣтахъ почти всѣ другъ другу противорѣ-

---

([1]) Обо всемъ этомъ имѣются подобныя правила также и въ нашемъ законодательствѣ. См. приложенія. *Прим. переводчика.*

чать ([1]). Это отчасти объясняется новизною вопроса, отчасти же вліяніемъ разныхъ иностранныхъ брошюръ ([2]). По нашему крайнему разумѣнію, ближе всѣхъ къ правдѣ слѣдуетъ считать статью г. Елагина, помѣщенную въ «Мор. Сборн.» за 1863 г. № 10, а поэтому, не смотря на позднѣйшую литературу по вопросамъ о русскомъ флагѣ, будемъ придерживаться точки зрѣнія упомянутаго автора, съ главными выводами котораго и познакомимъ читателя.

Существующее мнѣніе, что нашъ трехцвѣтный флагъ (коммерческій) ([3]) будто бы заимствованъ у голландцевъ, именно переносомъ красной полосы, — которая на голландскомъ флагѣ наверху,—внизъ послѣ синей, лишенъ всякаго основанія. По крайней мѣрѣ отечественныя хранилища не представляютъ намъ никакихъ указаній объ этомъ заимствованіи.

Мнѣніе это,—по словамъ г. Елагина,—преимущественно распространено какъ иностранными, такъ и русскими писателями, которые, не подкрѣпляя своихъ доводовъ никакими доказательствами, противорѣчатъ какъ истинѣ, такъ и между собою въ показаніи времени, когда введенъ этотъ флагъ. Достовѣрно извѣстно, что одинъ изъ флаговъ, находившихся на царскомъ кораблѣ въ 1693 году во время путешествія Петра Великаго въ Архангельскъ,—былъ *флагъ царя Московскаго*, состоявшій изъ полосъ бѣлой, синей и красной, на которыхъ расположенъ былъ русскій гербъ—двуглавый орелъ. Флагъ этотъ, подаренный Петромъ въ томъ же году архангельскому архіепископу Афанасію, хранится до настоящаго времени въ кафедральномъ соборѣ. Въ 1794 г., на царскомъ кораблѣ, пришедшемъ изъ Голландіи, поднятъ былъ

([1]) См. «О русскомъ государственномъ цвѣтѣ», сост. А. Языковъ, изд. 1858 г.; «Наши флаги»,—статья Елагина (Мор. Сбор. 1863 г. № 10); «О нашихъ государственныхъ и національныхъ цвѣтахъ», К. Н. В.—Историческій Вѣстникъ за Іюль 1883 г. (Краткое резюме послѣдней статьи см. «Новое Время» 1883 г. 14 Іюня № 2618).

([2]) Какъ, напр., Scherer (Geschichte des Welthandels, Leipzig, 1853 г. т. III; Notice sur les sceaux et les armories de la Russie, par B. de Koehne, Berlin, 1861 и нѣк. другіе.

([3]) Который, какъ увидимъ ниже, былъ сначала также военнымъ, т. е. до путешествія царя по Европѣ и 12 лѣтъ ранѣе введенія указомъ 1705 г. нынѣшняго торговаго флага

тотъ же флагъ, съ котораго былъ снятъ только гербъ. Въ этомъ видѣ онъ сохранилъ характеръ военнаго флага до 5-го Января 1705 года, когда онъ присвоенъ коммерческому флоту. Въ 1693 году, т. е. одновременно съ первымъ появленіемъ цвѣтовъ бѣлаго, синяго и краснаго во флагѣ царя московскаго, Петръ Великій пожаловалъ грамату Францу Тиммерману на 20-лѣтнюю привиллегію дѣлать корабли, полукорабли и гальоты и иныя по морю ходящія суда, у города Архангельска, на Двинѣ рѣкѣ и на Усть-Мезенѣ. «А когда онъ, Францъ, и дѣти и люди буде онъ то дѣло кому передастъ,—сказано въ грамотѣ,—тѣ корабли сдѣлаютъ и похотятъ съ товарами ѣхать за море, въ нѣмецкія государства, на тѣхъ новопостроенныхъ корабляхъ и иныхъ судахъ, на всякомъ суднѣ на кормахъ гербъ выобразить Его Царскаго Величества Россійскаго царствія, подобіемъ распростертаго крылами двоеглаваго орла съ тремя надъ нимъ вѣнцами, а на персяхъ у того орла воина на конѣ, съ копьемъ, въ сбрую воинскую устроеннаго, въ челюсти змѣиныя прободающаго, а въ ногахъ у того жъ орла, въ правой скипръ, а въ лѣвой яблоко съ крестомъ, да и на знаменахъ и на прапорахъ на тѣхъ корабляхъ, на щоглахъ и на носу и на кормѣ, нашить ему, Францу, такіе-жъ Его Царскаго Величества гербы, что на кормѣ, по тафтѣ бѣлой, на обѣ стороны, въ срединѣ черною тафтою, или иною матеріею того-жъ цвѣта».

Въ 1696 году состоялась такая-же грамата на позволеніе двинскимъ посадскимъ людямъ Осипу и Өедору Баженинымъ на постройку судовъ въ принадлежащей имъ вотчинѣ деревнѣ Авчугѣ, Двинскаго уѣзда, и на отправленіе этихъ судовъ въ море подъ такими же бѣлыми флагами съ гербомъ, но на этотъ разъ о змѣѣ не упоминается, а сказано только «воина на конѣ съ копьемъ, въ сбрую конную устроеннаго». Однако, необходимо замѣтить, что Тиммерманъ не осуществилъ своихъ предпріятій и за море кораблей не посылалъ.

Причину—почему нашъ первый военный, а затѣмъ и купеческій, флагъ былъ измѣненъ, надобно, по всей вѣроятности, искать въ учрежденіи ордена Андрея Первозваннаго, основаннаго въ 1699 году при слѣдующихъ обстоятельствахъ.

По возвращеніи въ началѣ 1699 года въ Москву боярина

Шереметева, отпущеннаго Петромъ Великимъ путешествовать на собственный счетъ ради своего личнаго образованія и изученія мореходства,—Царь милостиво принялъ боярина и позволилъ ему носить пожалованный 9 мая 1698 года орденъ Мальтійскаго рыцаря и вслѣдъ затѣмъ указалъ писать Шереметева вездѣ бояриномъ и мальтійскимъ свидѣтельствованнымъ кавалеромъ.

Надобно полагать, что при распросахъ Шереметева о Мальтѣ и цѣли установленія ордена, Государь возъимѣлъ мысль учредить тоже для награды воинскихъ подвиговъ противъ турокъ кавалерскій орденъ, который и установленъ въ память апостола Андрея,—перваго проповѣдника Евангелія въ русской землѣ ([1]).

По мнѣнію г. Елагина, перенесеніе андреевскаго креста на флагъ было немедленно по учрежденіи ордена, потому что 25 Мая 1699 года было объявлено кумпанщикамъ, чтобы впредь до указа флаговъ не шить; но еще ранѣе этого времени, какъ видно изъ записки, сохранившейся въ воронежскомъ архивѣ, 13 человѣкъ портныхъ, выписанныхъ изъ Москвы въ Воронежъ, съ 1-го по 17-е Апрѣля и въ продолженіе всей святой недѣли, денно и ночно шили знамена, т. е. флаги, по всей вѣроятности для эскадры, готовившейся тогда къ плаванію; но не смотря на эту спѣшность, кормовымъ флагомъ остался трехполосный. О введеніи новаго флага, также какъ о видѣ его, не сохранилось никакихъ указовъ, но по современнымъ рисункамъ видно, что съ принятіемъ андреевскаго креста, первое время учреждены были два флага: въ первомъ синій крестъ діагонально нашивался на прежній трехполосный; во второмъ—стороны синяго креста пересѣкались подъ прямымъ угломъ, образуя четыре равныя четверти, изъ которыхъ 1-я и 4-я были бѣлыя, а 2-я и 3-я—красныя.

Г. Елагину удалось въ кабинетныхъ дѣлахъ государственнаго архива (отд. II кн. № 4 стр. 290) найти письмо боярина Матвѣева къ Государю, присланное изъ Гааги въ 1705 году. При этомъ письмѣ Матвѣевъ препровождалъ книгу всѣмъ государственнымъ и особымъ флагамъ морскимъ и корабельному всему

([1]) Въ описаніи флаговъ россійскихъ, безъ означенія года, сказано, что крестъ св. Андрея помѣщенъ во флагѣ ради того, что отъ сего Апостола пріяла Россія св. крещеніе (Кабин. дѣл. отд. I № 41).

строенію, въ лицахъ, т. е. съ рисунками, только-что изданную на голландскомъ языкѣ. Дѣйствительно, въ этомъ году была издана въ Голландіи Аллардомъ, напечатанная въ 1709 г. въ русскомъ переводѣ, книга «Новое голландское кораблестроеніе» и т. д., гдѣ, между прочимъ, находятся описанія и рисунки всѣхъ существовавшихъ тогда флаговъ. Тамъ подъ №№ 76, 77 и 78 (стр. 49 и 50) показаны три флага Его Царскаго Величества Московскаго: первый, уже извѣстный трехполосный съ гербомъ и два только-что описанные. Флаги эти существуютъ и донынѣ. Первый присвоенъ городу Москвѣ, второй и третій московскому дворянству.

Изъ статьи г. Елагина, мы кромѣ того, узнаемъ, что прежній трехполосный флагъ, бывшій еще военнымъ флагомъ въ 1699 и 1700 годахъ, сохранилъ свое значеніе даже нѣкоторое время послѣ учрежденія нынѣ существующихъ флаговъ; первое изображеніе этихъ флаговъ мы встрѣчаемъ на рисункѣ, сдѣланномъ въ 1701 году. Рисунокъ представляетъ флаги бѣлый, синій и красный, съ бѣлыми крыжами, въ которыхъ діагонально расположенъ синій андреевскій крестъ. Впослѣдствіи, но никакъ не ранѣе 1709 года ([1]), первый изъ этихъ флаговъ замѣненъ нынѣшнимъ общимъ, гдѣ крестъ расположенъ діагонально по всему флагу. По мнѣнію г. Елалина, гребная флотилія Петра Великаго, съ которою онъ отправился въ 1702 году для взятія Готебурга *обновила эти флаги.*

Во время царствованія Петра Великаго, цвѣта бѣлый, синій и красный являлись необходимою принадлежностью при всѣхъ торжественныхъ случаяхъ, вслѣдствіе этого они незамѣтнымъ образомъ усвоили себѣ значеніе государственныхъ цвѣтовъ. Но впо-

---

([1]) Такое заключеніе можно вывести изъ того, что въ таблицѣ флаговъ, изд. еще въ 1709 году въ Кіевѣ, помѣщены только три вышеупомянутые нами флага, съ наименованіемъ ихъ первымъ, вторымъ и третьимъ Россійскими флагами; тутъ же находится и галерный флагъ, тотъ же, что и третій, но съ косицами. За тѣмъ слѣдуетъ гюйсъ, не имѣвшій еще значенія кейзеръ-флага, которое придано ему гораздо позже, и флагъ Россійскаго адмиралтейства—бѣлый съ двумя пересѣкающимися якорями. Первое употребленіе нынѣшняго общаго флага видно на изображеніи корабля «Полтава», заложеннаго въ исходѣ 1709 г.; время же изданія этого изображенія неизвѣстно.

слѣдствіи нашлись нѣкоторые критики, которые сильно спорили противъ справедливости—считать эти цвѣта государственными. Между ними безспорно дальше всѣхъ идетъ нѣкто г. К. Н. В. ([1]), доказывая въ своей статьѣ, что у насъ почти нѣтъ національнаго флага. По крайней мѣрѣ, таковъ смыслъ всей его статьи. Если-же искать національный русскій флагъ, то, по его мнѣнію, было бы гораздо основательнѣе завести флагъ *темносиняго цвѣта съ узкою красною поперекъ полосою*; онъ говоритъ. что такой флагъ можно бы было считать не только «*національнымъ*», но «народнымъ» ([2]). Этотъ выводъ авторъ основываетъ на томъ обстоятельствѣ, что обыкновеннымъ, излюбленнымъ цвѣтомъ платья русскій народъ считаетъ синій (кафтанъ, армякъ, чуйка и пр.) съ краснымъ (кушакъ, конецъ голенища ([3]) и пр.). Авторъ до того озлобленъ противъ принятія нынѣ существующаго трехполоснаго (національнаго) флага, *что ему всякій разъ приходится улыбаться*, когда онъ читаетъ, что у насъ городъ или какое-либо зданіе были украшены «національными» флагами, не имѣющими въ сущности ни малѣйшаго отношенія къ «россійской національности». Другой же, г. Языковъ, авторъ брошюры «О русскомъ государственномъ цвѣтѣ», еще въ 1858 году доказывалъ, что нашими національными цвѣтами должны считаться: черный, оранжевый (золотой) и бѣлый (серебряный).

Въ отвѣтъ на эти свѣдѣнія можно этимъ весьма почтеннымъ господамъ писателямъ посовѣтовать прочесть статью г. Елагина, изъ которой мы заимствуемъ большинство нашихъ свѣдѣній о русскомъ флагѣ.

Что же касается до исторіи другихъ употребляемыхъ теперь *государственныхъ флаговъ*, то мы можемъ сообщить читателю слѣдующее:

Въ началѣ XVIII столѣтія является для употребленія на судахъ особый царскій флагъ, названный штандартомъ. Онъ состоялъ изъ двуглаваго орла, клювы и когти котораго украшены

([1]) См. «Историческій Вѣстникъ» 1883 г., Іюль.

([2]) Рѣшительно непонятно, какую разницу дѣлаетъ авторъ между національнымъ и народнымъ? Развѣ нація не значитъ и въ переводѣ народъ, а слѣдовательно, національный не будетъ-ли тоже самое, что «народный?»

([3]) Отъ переводчика.

были картами трехъ морей, принадлежавшихъ Россіи. Въ 1703 году, при закладкѣ въ Олонцѣ перваго фрегата «Штандартъ», въ «тотъ образъ», сказано въ журналѣ Петра Великаго, «четвертое море присовокуплено». По дошедшимъ до насъ документамъ, трудно судить какое поле избрано было при самомъ учрежденіи этого флага, но въ таблицѣ флаговъ 1709 г. (изд. въ Кіевѣ) поле штандарта желтое; между тѣмъ, въ первомъ извѣстномъ царскомъ флагѣ, о которомъ упоминаютъ наши печатные источники, орелъ былъ золотой на синемъ фонѣ.

Въ кабинетныхъ дѣлахъ (отд. I № 41) сохранилось слѣдующее описаніе штандарта, писанное собственною рукою Петра, безъ означенія времени, но, какъ видно позже 1709 г.; вотъ что тамъ говорится: «Стандартъ черный орелъ въ желтомъ полѣ, яко гербъ Россійской Имперіи, имѣя три короны: двѣ королевскихъ и одну имперіальскую, въ котораго грудяхъ Св. Георгій съ дракономъ. Въ обѣихъ же главахъ и ногахъ 4 карты морскихъ: въ правой главѣ Бѣлое море, въ лѣвой—Каспійское, въ правой ногѣ—Палисъ-Меотисъ, въ лѣвой—синусъ Финикусъ и полъ синуса Ботника и часть Остъ-Зеи». Причину же помѣщенія въ государственномъ гербѣ Св. Георгія съ дракономъ объясняется нижеслѣдующими словами Петра Великаго ([1]): Сіе имѣетъ начало свое оттуда, когда Владиміръ, Монархъ Россійскій, свою имперію раздѣлилъ 12-ти сынамъ своимъ, изъ которыхъ владимірскіе князи возъимѣли себѣ сей гербъ Св. Георгія, но потомъ царь Иванъ Васильевичъ, когда монархію отъ дѣда его собранную паки утвердилъ и короновался, тогда орла за гербъ имперіи россійской принялъ, а княжескій гербъ въ груди онаго поставилъ».

Болѣе же подробныя свѣдѣнія относительно всѣхъ, нынѣ существующихъ, россійскихъ флаговъ, кромѣ вышеозначенныхъ источниковъ, см. «Альбомъ русскихъ флаговъ», изд. Гидрографическимъ департаментомъ Морскаго Министерства (въ С.-Петербургѣ).

([1]) См. Государственный архивъ, Кабин. дѣла, отд. I кн. № 41. (Многіе писатели спорятъ о справедливости такого толкованія, такъ напр. см. фр. брошюру: «Notice sur les sceaux et le armoiries de la Russie par B. de Koehne, 1861).

§ 10.

Наименованіе и распредѣленіе морскихъ судовъ.

I. Контролированіе свободы торговаго мореплаванія и необходимость взаимной гарантіи для лицъ, занимающихся мореплаваніемъ, было причиною необходимости созданія отличительныхъ знаковъ для отдѣльныхъ судовъ.

Привычка давать каждому морскому судну соотвѣтствующее названіе установилась съ давнихъ, незапамятныхъ временъ. Но только современныя морскія права давали этой привычкѣ надлежащее значеніе. На основаніи этого права, теперь не только необходимо, чтобы каждое судно, вступающее въ международныя сношенія, имѣло какое нибудь названіе, но, кромѣ того, еще требуется, чтобы имя судна было означено на какомъ нибудь ясно видимомъ мѣстѣ.

II. Германское морское право требуетъ въ этомъ отношеніи слѣдующее:

1) Названіе судна должно быть внесено въ корабельный списокъ какого нибудь порта, который можетъ быть выбранъ по желанію владѣльца этого судна ([1]).

2) Каждое регистрированное судно обязано:

a) Имѣть свое названіе въ передней части судна ясно видимыми буквами по обѣимъ сторонамъ бугшприта.

b) Имѣть въ кормовой части въ постоянныхъ, хорошо видимыхъ мѣстахъ, названіе какъ судна, такъ и отечественнаго порта. Названія судна и порта должны быть выведены свѣтлыми, латынскими буквами, написанными на черномъ (темномъ) фонѣ. Величина буквъ должна быть слѣдующая: для судовъ вмѣстимостью 300 куб. м. и менѣе, высота наименьшихъ буквъ должна быть 5 сантиметровъ, для судовъ—вмѣстимостью между 300 и 1000 куб. м. наименьшая высота—7,5 сантиметровъ и для судовъ вмѣстимостью 1000 куб. м. и болѣе высота каждой буквы должна быть

([1]) Наше законодательство требуетъ подачи прошенія о внесеніи судна въ корабельный списокъ въ подлежащія, по желанію хозяевъ, таможни.

Прим. переводчика.

не менѣе 10 сант. Ширина грунтовыхъ штриховъ этихъ буквъ должна быть не менѣе $^{1}/_{5}$ всей высоты буквы ([1]).

3) На основаніи государственнаго права Германской имперіи суда, не занесенныя въ корабельный списокъ порта, могутъ и не имѣть соотвѣтствующихъ названій. Впрочемъ, въ частныхъ случаяхъ на этотъ счетъ издаются особыя правила, созданіе которыхъ для нѣкоторыхъ судовъ явилось необходимостью въ интересахъ полицейскихъ и охранительныхъ ([2]).

4) Отличительный сигналъ (позывные) судна можетъ быть и не придѣланъ къ послѣднему ([3]).

([1]) См. законъ отъ 28 Іюня 1873 года § 3; четвертый параграфъ перваго изъ приведенныхъ законовъ опредѣляетъ въ случаѣ неисполненія этого предписанія денежный штрафъ до 150 марокъ и арестъ.

Для британскихъ судовъ этотъ вопросъ разработанъ въ § 34 Merchant Schipping Act 1854 (17 and 18 Vict c. 104), равно какъ въ § 3 Merchant Schipping Act 1873 (36 and 37 Vict. c. 85); на основаніи этихъ законовъ, уничтоженіе вышеозначенныхъ надписей дозволяется только какъ воинская хитрость въ случаѣ бѣгства отъ преслѣдующаго непріятеля. За всякое нарушеніе этихъ англійскихъ правилъ виновные подвергаются денежному штрафу до 100 ф. стерлинговъ.

([2]) Представленія правительства о законѣ отъ 28 Іюня 1873 года § 3 содержали также и на этотъ счетъ нѣкоторыя обязательства. Британскій законъ отъ 1873 г. требуетъ, чтобы номеръ и число регистрированныхъ тоннъ судна были вырѣзаны на главной (гротъ) мачтѣ (main beam).

([3]) Такъ, напримѣръ, Гамбургскія правила о мореходствѣ и торговлѣ, касательно регистраціи и распредѣленія торговыхъ судовъ, отъ 27 Декабря 1873 года, требуютъ, чтобы тѣ буксирные пароходы на рѣки Эльбѣ, которые по своему водоизмѣщенію освобождаются отъ занесенія въ корабельный списокъ порта, являлись бы непремѣнно къ капитану надъ портомъ (Hafenmeister) съ цѣлью полученія своего надлежащаго номера, который подъ страхомъ денежнаго штрафа долженъ быть нарисованъ на видномъ мѣстѣ парохода. Впрочемъ, не слѣдуетъ забывать, что это распоряженіе дѣлается съ цѣлью производства надлежащаго контроля.

Торговыя суда сѣверныхъ прусскихъ портовъ, отправляющіяся для рыбной ловли какъ въ открытое море, такъ и производящія таковую ловлю около морскихъ прибрежій, должны быть своими надлежащими береговыми учрежденіями занесены въ особый списокъ. Выданное удостовѣреніе должно всегда находиться на надлежащемъ суднѣ и предъявлено по требованію соотвѣтствующихъ учрежденій или властей. Номеръ этого удостовѣренія, отличительная буква, (т. е. его позывные), мѣстность, откуда явилось судно, равно какъ названіе отечественнаго порта должны быть ясно обозначены. (См. Gleichlautende Polizeiverordnungen der Landrosteien zu Lüneburg, Aurich, Stade und der Regierung zu Schleswig bezw. vom 24. Juli, 12. August, 4. September und 21. August 1879). Подобныя же правила встрѣчаются: въ Vorschriften betreffend die Numerirung und Bezeichnung der Hamburgischen Seefischer-Ewer (Bekanntmachungen der Landherrenschaft der March-

5) Прошенія объ измѣненіи названія внесеннаго въ корабельный списокъ судна адресуются въ соотвѣтствующія портовыя учрежденія (Schiffs-register-Behörden) которыя, сдѣлавъ на прошеніяхъ тѣ замѣчанія, какія они сочтутъ нужными, отсылаютъ ихъ въ министерство внутреннихъ дѣлъ (Reichsamt des Innern). Только это послѣднее учрежденіе можетъ сдѣлать распоряженіе объ измѣненіи названія судна, и то только въ особенныхъ уважительныхъ случаяхъ ([1]).

Въ заключеніе этой статьи о флагѣ торговыхъ судахъ германскаго флота, переводчикъ считаетъ своею обязанностью подѣлиться съ читателямъ также нѣкоторыми свѣдѣніями о нашемъ торговомъ флагѣ.

Судя по историческимъ документамъ, надобно придти къ убѣжденію, что Россія до Петра Великаго не имѣла своего опредѣленнаго торговаго флага. Плававшія по рѣкамъ суда поднимали самыя разнообразныя флаги и украшались—кто чѣмъ хотѣлъ. Чтобы создать общій для всѣхъ торговыхъ судовъ флагъ, Императоръ Петръ Великій издалъ въ 1785 году слѣдующій указъ:

Именный, объявленный изъ приказа воинскихъ морскихъ дѣлъ судному приказу ([2]):

О флагахъ на торговыхъ рѣчныхъ судахъ. На торговыхъ всякихъ судахъ, которыя ходятъ по Москвѣ рѣкѣ и по Волгѣ и по Двинѣ и по онымъ по всѣмъ рѣкамъ и рѣчкамъ ради торговыхъ промысловъ, быть знаменамъ по образцу, каковъ нарисо-

---

lande vom 12. Iuli 1869 und 1. April 1870 und der Deputation für Handel und Schifffahrt vom 11 December 1869).

([1]) См. § 2 закона отъ 28 Іюня 1873 года и § 4 предписаній отъ 13 Ноября 1873 года. Въ прежнее время измѣненіе названія судна было британскимъ судамъ безусловно запрещено; но, на основаніи новыхъ предписаній, это измѣненіе дозволяется (33 и 34 Vict. c. 95. § 6) съ разрѣшенія британской торговой палаты. Иностранныя суда, перешедшія въ руки англичанъ, могутъ быть внесены въ корабельный списокъ порта подъ другимъ названіемъ только съ особаго разрѣшенія Британской торговой палаты.—Въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ названіе разъ регистрированнаго судна дозволяется измѣнять только съ разрѣшенія конгресса.

([2]) См. полное Собраніе Законовъ Россійской Имперіи съ 1649 года, томъ IV; ст. 2021, 1805 года).

вавъ, посланъ подъ симъ Его Великаго Государя указомъ; а онымъ образцемъ знаменъ, опричь того посланнаго образца на помянутыхъ торговыхъ судахъ не ставить, а если кто учинится тому Его Великаго Государя указу ослушенъ: и тому учинено будетъ жестокое наказаніе. «Посланный означеннымъ указомъ образецъ знамени и есть нынѣшій торговый флагъ, который можетъ быть трехъ родовъ: одинъ трехполосный (больше всего употребляемый) и остальные два—по фону одинъ изъ цвѣтовъ, а въ крыжу коммерческій флагъ.

Болѣе подробныя свѣдѣнія о правѣ носить русскій торговый флагъ, см. приложеніе книги.

§ 11.

Общій характеръ военныхъ судовъ и правила, служащія для признанія ихъ таковыми.

1. Одинъ внѣшній видъ военныхъ судовъ, ихъ военный флагъ и вымпелъ достаточны, чтобы признать ихъ таковыми судами; право военнаго судна въ особенности доказывается по вымпелу, такъ какъ, на основаніи законовъ и обычаевъ, носить послѣдній предоставляется только военнымъ судамъ (¹). Не смотря, однако, на всю ясность разбираемаго предмета, практика народовъ богата примѣрами, въ которыхъ неоднократно выражались недоразумѣнія по поводу принадлежности извѣстнаго судна къ составу военнаго флота или нѣтъ; это въ особенности касается транспортныхъ судовъ.

II. Въ подобныхъ случаяхъ прежде всего придется принять во вниманіе, что всѣ суда, находящіяся постоянно или временно зафрахтованными морскимъ вѣдомствомъ, имѣютъ за собою всѣ права и преимущества военныхъ судовъ. Исходною точкою для опредѣленія судна отнюдь не служитъ вооруженіе послѣдняго, но военный характеръ его команды, равно какъ военный флагъ

(¹) Объ одномъ исключеніи см. § 16. Также выше § 9. IX. Австрійскій регламентъ III. см. 12 и 14.

и вымпелъ. Въ крайнемъ случаѣ всѣ недоразумѣнія разсѣеваетъ, въ особенности въ военное время, данное командиру военнаго судна порученіе отъ своего правительства или государя

По этому поводу Ортоланъ [1] говоритъ слѣдующее: «Les preuves de la nationalité et de caractère d'un bâtiment de guerre sont dans le pavillon et dans la flamme qu'il fait battre à sa corne et au haut de ses mâts; dans l'attestation de son commendant, donnée au besoin sur la parole d'honneur; dans la commission de ce commandant et dans les ordres qu'il a reçus de son souverain». (Доказательствами принадлежности судна къ извѣстной національности могутъ служить: 1) его военный флагъ и вымпелъ, поднятые на топѣ мачты, 2) порученіе, данное командиру военнаго судна, которое, въ случаѣ нужды, можетъ быть подтверждено честнымъ словомъ; 3) назначеніе судна, и наконецъ, приказы и инструкціи его высшаго начальства).

Филиморъ поясняетъ [2]: «It is important to observe, that if any question arise as to the nationality of a Ship of war, the commission is held to supply adequate proof.

Въ томъ же духѣ говоритъ Стори [3], (Story), высказывая слѣдующую мысль: «In general a commission of a public ship, signed by the proper authorities of the nation to which she belongs, is complete proof of her national character—the commission, therefore, of a public ship when duty authenticated, so far at least as foreign courts are concerned, imports absolute verity, and the title is not examinable – this has been the settled pratice between nations and it is a rule founded in public convenience and policy and cannot be broken in upon, without endangering the peace and repose, as well of neutral as of belligerent sovereigns.

Касательно судовъ, зафрахтованныхъ морскимъ вѣдомствомъ для надобностей послѣдняго, въ особенности относительно транспортовъ, Кальво (Calvo) [4] дѣлаетъ слѣдующее замѣчаніе:

---

[1] I. стр. 181 въ подлинникѣ.

[2] I. § 350.

[3] Тамъ же [т. е. Филимора I. § 350].

[4] I. § 373. См. также Атльмайеръ I. стр. 18 и австрійскій регламентъ III. № 14 (Oesterreichisches Reglement III. n⁰ 14): Kauffahrer welche zu Staatszwecken verwendet und von

«A la vérité, ces navires ne sont pas dans la stricte acception du mot des bâtiments de guerre, puisqu'ils n'appartiement point à l'Etat et ne sont pas propres au combat; mais tant qu'ils sont exclusivement et intégralement employés au service de la marine militaire, tant qu'ils se livrent à aucune opération commerciale, ils sont assimilés aux bâtiments de l'Etat et autorisés comme tels à arborer le pavillon et la flamme de guerre. (Собственно говоря, эти суда не могутъ считаться военными судами въ строгомъ смыслѣ этихъ словъ, потому что, во 1-хъ, они не принадлежатъ къ правительству, во 2-хъ, потому, что неспособны къ бою; но нельзя не признать, что до тѣхъ поръ, пока эти суда находятся на службѣ военнаго флота и слѣдовательно не заняты какими либо коммерческими операціями—они во всякомъ случаѣ должны быть уравнены въ правахъ съ государственными судами и имѣютъ полное право поднять военный флагъ и вымпелъ).

ГЛАВА III.

Нормы права судовъ внѣ территоріи своего отечества (за границею).

Каждое судно несетъ съ собою во всѣ моря всѣ права своей національности. Послѣдняя обозначается національнымъ флагомъ и подтверждается судовыми бумагами. На этомъ основаніи установился довольно распространенный взглядъ, по которому на судно смотрятъ, какъ на движущуюся часть отечественной территоріи. Положеніе это, по нашему мнѣнію, не удовлетворяетъ требованіямъ всѣхъ обстоятельствъ.

Прежде всего необходимо различать, съ одной стороны, нормы права судовъ въ открытомъ морѣ, съ другой стороны, стараться изслѣдовать эти нормы въ территоріальныхъ водахъ иностранныхъ государствъ.

§ 12.

Суда въ открытомъ морѣ.

I. *Военныя и торговыя суда въ открытомъ морѣ, т. е. суда находящіяся внѣ отечественныхъ территоріальныхъ водъ, принципіально подлежатъ только юрисдикціи своего государства.*

Такъ какъ надъ открытомъ моремъ ни одно государство не можетъ имѣть верховной власти, то въ принципѣ каждое государство имѣетъ въ отношеніи иностранныхъ судовъ только права самообороны противъ незаконныхъ нападеній послѣднихъ; въ особенности же запрещены: всякая полицейская или юридическая власть, право остановки и визитаціи судовъ съ цѣлью напасть на слѣдъ, или даже арестововать, преступниковъ, бѣглецовъ и пр. Не смотря однако на этотъ общій принципъ, Англія неоднократно оставляла за своими военными судами право останавливать въ открытомъ морѣ всякія купеческія суда, и если на послѣднихъ находились англійскіе подданные, то ихъ силою отдавали на службу во флотъ. Эта мѣра особенно часто практиковалась въ отношеніи торговыхъ судовъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ. Несообразность подобнаго права никогда не подвергалась сомнѣнію и уже въ свое время встрѣчало со стороны американскихъ и англійскихъ публицистовъ (1) отпоръ.

Исключеніе изъ этого общаго правила составляютъ въ военное время крейсера воюющихъ государствъ, которымъ предоставлено право остановки и обыска встрѣчаемыхъ торговыхъ судовъ всѣхъ государствъ. Но объ этомъ исключительномъ правѣ мы поговоримъ еще въ другомъ мѣстѣ (см. ниже §§ 53 до 56).

Это общее правило, относящееся до торговыхъ судовъ, касается также тѣхъ шлюпокъ, которыя послѣ крушенія или вообще потери своего судна, остались въ открытомъ морѣ.

---

(1) Изъ нихъ въ особенности см. Филимора (см. Phillimore I. § 320) и. Уитонъ (Wheaton. El. I. стр. 134 и слѣдующія); см. также Wheaton, History, стр. 737—746; Lawrence, III. стр. 441 и слѣдующія.

II. Принципъ свободы открытаго моря и, слѣдовательно, непризнаніе на послѣднемъ полицейской или юридической власти какого нибудь государства претерпѣваетъ слѣдующія два исключенія:

a) Дозволяется преслѣдовать даже внѣ границъ территоріальныхъ водъ (1) такое судно, команда котораго совершила во владѣніяхъ (2) какого нибудь государства противозаконное дѣяніе (т. е. преступленіе).

b) На основаніи принциповъ частнаго (партикулярнаго) морскаго права, т. е. въ силу особыхъ, спеціально заключенныхъ конвенцій, дозволяется иногда останавливать и обыскать встрѣчное судно съ цѣлью преслѣдовать незаконную торговлю невольниками, равно какъ морской разбой (см. § 16).

Хотя принципіально каждое государство создаетъ свои нормы права и примѣняетъ ихъ дѣйствіе только въ отношеніи собственныхъ подданныхъ и на собственной территоріи, но вмѣстѣ съ тѣмъ народное право признаетъ, что каждое государство своими

---

(1) Hefter (*), § 80, гдѣ принимается во вниманіе, главнымъ образомъ, практика Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ; также Блюнчли. § 34 (**)2.

(2) Безразлично на берегу, или въ морѣ.

(*) Этотъ писатель кромѣ того говоритъ, что международное право дозволяетъ также преслѣдовать преступниковъ, совершившихъ преступленіе въ открытомъ морѣ и возвратившихся въ страну, если только мѣстные уголовные законы караютъ преступленія этого рода (Болѣе подробныя свѣдѣнія о послѣднемъ вопросѣ см. Европейское международное право А. В. Гефтера, переводъ барона Таубе §§ 36, 78 II). *Прим. переводчика.*

(**) У Блюнчли этотъ вопросъ разработанъ точнѣе; § 342 его руководства по международному праву, переводъ графа Комаровскаго, говоритъ слѣдующее: если экипажъ корабря совершитъ преступленіе на территоріальныхъ водахъ или на самой землѣ чужаго государства и по этой причинѣ преслѣдуется мѣстными судебными властями, то преслѣдовеніе обратившагося въ бѣгство корабля можетъ продолжаться за предѣлами территоріальныхъ водъ въ открытомъ морѣ.

Если же корабль ушелъ отъ этого преслѣдованія, то въ другой разъ карабли оскорбленнаго государства уже не могутъ напасть на него въ открытомъ морѣ (Преслѣдованіе въ открытомъ морѣ имѣетъ значеніе, какъ продолженіе преслѣдованія, начатаго на территоріальномъ морѣ, и правомѣрность послѣдняго даетъ законную силу первому. Это распространеніе необходимо для обезпеченія силы уголовнаго права, примѣненіе его необходимо кончается, какъ только прекращается самое преслѣдованіе).

органами, которыми слѣдуетъ безспорно считать военныя суда, имѣетъ право въ открытомъ морѣ преслѣдовать всякое нарушеніе принциповъ народнаго права; при этомъ вопросъ: кѣмъ совершаются эти преступленія или нарушенія, особенной роли не играетъ. Требуется только, чтобы военныя суда имѣли достаточно данныхъ для преслѣдованія виновныхъ.

Къ подобнымъ нарушеніямъ принциповъ международнаго народнаго права прежде всего относится пиратство и по смыслу нѣкоторыхъ частныхъ договоровъ (или статьямъ партикулярнаго морскаго права) также торговля невольниками.

Строго разбирая, мы придемъ къ заключенію, что право военныхъ судовъ всѣхъ націй—преслѣдовать пиратство и торговлю невольниками—вовсе не есть исключеніе изъ общаго принципа свободы открытаго моря, согласно которому суда здѣсь подлежатъ только юрисдикціи и полицейской власти своего отечества; не слѣдуетъ упускать изъ виду, что суда пиратовъ и ихъ команда не принадлежатъ къ какой нибудь опредѣленной націи; такія суда внѣ всякаго государства, а потому они считаются внѣ защиты всякаго флага ([1]). Они являются врагами всякихъ мирныхъ и торговыхъ отношеній. Одна изъ главныхъ обязанностей военныхъ судовъ, кромѣ постояннаго приготовленія къ военнымъ дѣйствіямъ, заключается въ мирное время въ защитѣ національной морской торговли, которая, вообще говоря, безъ надлежащей защиты военныхъ судовъ процвѣтать не можетъ ([2]). Допуская полное отсутствіе военныхъ судовъ, открытое море легко сдѣлалось бы притономъ морскихъ разбойниковъ; въ подтвержденіе этихъ словъ вспомнимъ прежнія времена. Даже и теперь морской разбой еще не вполнѣ искоренёнъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ присутствіе постоянной военно-морской власти могло бы оказать надлежащее вліяніе.

([1]) См. Twiss, I. § 170: «The maintenance of the peace of the Sea is on of the objects of that Common Law (of Nations), and all offences against the peace of the Sea are offences against the Law of Nations, and of which all Nations may take cognisance».

([2]) Этотъ взглядъ признавался уже давно; даже въ старыхъ учебникахъ о морскомъ правѣ мы можемъ видѣть съ какою энергіей возстаютъ противъ пиратовъ, см. Rooles d'Oleron ст. XLVII.

Для защиты отъ нападенія морскихъ разбойниковъ, торговыя суда въ прежнія времена плавали отдѣльно вооруженными; очень часто они совершали извѣстный переходъ сообща и дѣлали съ этою цѣлью особый договоръ о взаимной защитѣ ([1]); справедливость требуетъ сказать, что подобныя ассоціаціи не всегда ограничивались только простою охраною; весьма часто случалось, что такія суда сами занимались въ открытомъ морѣ морскимъ разбоемъ и смотря по обстоятельствамъ дѣлали изъ послѣдняго или главное, или побочное занятіе. Можно безошибочно сказать, что морская торговля защищена въ мирное время отъ пиратовъ и всякихъ насилій только съ того времени, когда частная иниціатива перешла въ руки государственной власти и послѣдняя приняла подъ свое непосредственное покровительство морскіе торгово-промышленные интересы своихъ народовъ. Вотъ почему въ настоящее время весьма трудно найти вооруженное купеческое судно. Оно будетъ составлять только исключеніе ([2]).

Военныя суда обязаны въ мирное время защитить ни только однѣ отечественныя торговыя суда; нѣтъ, задача морской военной силы шире: она имѣетъ право преслѣдовать все, что противно спокойствію и свободѣ открытаго моря, а слѣдовательно и интересамъ международныхъ торговыхъ отношеній народовъ, прямымъ врагомъ которыхъ является пиратъ.

Но не слѣдуетъ упускать изъ виду, что прежде, чѣмъ начать преслѣдованіе пиратовъ, необходимо убѣдиться въ основательности имѣемыхъ подозрѣній. Правда, что въ нѣкоторыхъ моряхъ одинъ внѣшній видъ судовъ морскихъ разбойниковъ почти не оставитъ сомнѣнія въ характерѣ и назначеніи этихъ судовъ. Но это не всегда можетъ имѣть мѣсто, а потому, прежде всего слѣдуетъ принять возможныя мѣры предосторожности и уже тогда только начать дѣйствовать, когда въ основательности всѣхъ подозрѣній не будетъ ни малѣйшаго сомнѣнія.

([1]) О договорѣ взаимной защиты купеческихъ кораблей и судовъ, разрѣшаемомъ нашимъ законодательствомъ о торговомъ мореплаваніи см. въ концѣ книги приложеніе. *Прим. переводчика.*

([2]) Въ нашемъ законодательствѣ нѣтъ ни одного закона, который воспрещалъ бы торговымъ судамъ носить съ собою оружія для защиты отъ нападенія разбойниковъ и ловли китовъ.

Извѣстно, что, согласно давно принятому морскому обычаю, всѣ суда, встрѣчающіяся въ открытомъ море, и желающія вступить въ переговоры, показываютъ при приближеніи прежде всего свой національный флагъ. Поставленное нѣкоторыми публицистами требованіе, на основаніи котораго суда могутъ приближаться другъ къ другу только на опредѣленное разстояніе т. е. до опредѣленной границы, называемой line of jurisdiction, ligne de respect (линія уваженія), которою обыкновенно считается дальность разстоянія пушечнаго выстрѣла—уже давно утратило всякое значеніе. Излишне прибавить, что это требованіе вполнѣ противорѣчитъ принципамъ свободы моря, пользованіе которымъ должно быть одинаково предоставлено всѣмъ судамъ, съ однимъ только условіемъ—не мѣшать свободѣ плаванія другихъ судовъ (¹).

Право военныхъ судовъ—заставить въ мирное время торговыя суда всѣхъ національностей поднимать свой отечественный флагъ (т. е. такъ называемый enquête de pavillon) было неоднократно предметомъ многочисленныхъ изслѣдованій. Взаимный привѣтъ судовъ, выражаемый опусканіемъ и поднятіемъ флага, хотя и былъ установленъ многими конвенціями, но въ настоящее время этотъ обычай имѣетъ только значеніе излишняго церемоніала (см. ниже § 26). Наша задача заключается въ изслѣдованіи вопроса: имѣютъ-ли военныя суда право заставить въ мирное время всѣ встрѣчныя торговыя суда поднимать свой національный флагъ и такимъ образомъ доказать свою національность, не обращая вниманія на существующія конвенціи?

Такъ какъ извѣстно, что простое поднятіе флага вовсе еще не показываетъ права носить послѣдній, то и къ подозрѣнію, что

(¹) Kent I стр. 27: «No one ship has a right, to prohibit the aproach of another at sea, or to draw round her a line of territorial jurisdiction, within which no other is at liberty to intrude. Every vessel in times of peace, has a right to consult its own safety and convenience, and to persue its own course and business, without being disturbed, when it does not violate the rights of others». [Никакое судно не имѣетъ права запрещать другому въ открытомъ морѣ близкій подходъ къ себѣ, равно какъ не имѣетъ права требовать отъ другаго судна, чтобы послѣднее держалось отъ него на опредѣленномъ разстояніи. Въ мирное время каждое судно принимаетъ тѣ мѣры безопасности и спокойствія, которое оно считаетъ наиболѣе цѣлесообразными, соблюдая при этомъ только то условіе, чтобы не мѣшать свободѣ плаванія другихъ судовъ].

встрѣчное судно можетъ быть морской разбойникъ, надобно имѣть также возможность предпринять другія пути, съ цѣлью удостовѣриться въ дѣйствительности поднятаго флага. Всѣ извѣстные на этотъ счетъ принципы могутъ быть обобщены въ слѣдующихъ двухъ пунктахъ: 1) Военное судно имѣетъ право, даже обязанность, остановить и захватить въ открытомъ морѣ всѣ тѣ суда, которыя занимаются морскимъ разбоемъ; 2) Если же на судно падаетъ только подозрѣніе, что оно занимается пиратствомъ, то всякое военное судно имѣетъ полное право удостовѣриться въ національности и въ дѣйствительномъ назначеніи этого судна. Это право должно быть, однако, выполнено при соблюденіи всѣхъ возможныхъ правилъ предосторожности и умѣренности. Отвѣтственность за причиненное оскорбленіе и убытки вполнѣ падаютъ на командира военнаго судна. Въ случаѣ если подозрѣніе оказалось неосновательнымъ, то остановленное судно имѣетъ право требовать удовлетворенія, или, смотря по обстоятельствамъ, даже вознагражденія. Ортоланъ [1] въ особенности касается всѣхъ трудностей подобнаго положенія и по этому поводу говоритъ слѣдующее: «Весьма вѣроятно, что судно, съ которымъ желаемъ начать переговоры, будетъ упорно отказываться отъ поднятія своего національнаго флага. Въ подобномъ случаѣ оно становится тотчасъ подозрительнымъ». Теперь является вопросъ: можно-ли вообще, послѣ подлежащихъ угрозъ, пустить въ ходъ открытую силу? Рѣшеніе этого щекотливаго вопроса вполнѣ зависитъ отъ обстоятельствъ и должно быть всецѣло предоставлено командиру. Никогда не слѣдуетъ упускать изъ виду, что къ употребленію въ мирное время открытой силы надобно приступать съ величайшею осторожностью, такъ какъ она можетъ создать такія печальныя послѣдствія, исправить или загладить которыя будетъ чрезвычайно трудно. Командиръ долженъ всегда помнить, что отвѣтственность за происшедшее всецѣло падаетъ на него. Если поведеніе капитана военнаго судна не будетъ носить характера величайшей осторожности, то онъ можетъ создать для своего правительства значительныя затрудненія. Впрочемъ, разбираемый вопросъ на столько важенъ, что

---

(1) II. стр 258.

командиръ военнаго судна, если чувствуетъ подъ собою хотя нѣкоторую почву, не долженъ опасаться отвѣтственности».

По нашему мнѣнію, будетъ только трудно рѣшить вопросъ, окажется-ли право требовать поднятія національнаго флага, смотря по важности обстоятельствъ, достаточно основательнымъ? Если же командиръ военнаго судна твердо рѣшился преслѣдовать исполненія своего требованія, то онъ долженъ впослѣдствіи употребить всѣ мѣры къ тому, чтобы это требованіе было исполнено. Въ противномъ случаѣ пострадаетъ какъ его авторитетъ, такъ равно и авторитетъ его флага, котораго онъ является представителемъ. Это же обстоятельство можетъ создать гораздо больше вреда для государства, чѣмъ всѣ, даже самыя печальныя, послѣдствія, происшедшія отъ неосновательнаго требованія поднять національный флагъ.

Требованіе поднять національный флагъ (enquête de pavillon) начинается съ того, что на военномъ суднѣ, при встрѣчѣ съ купеческимъ, поднимается военный флагъ, за которымъ слѣдуетъ, смотря по обстоятельствамъ, холостой или боевой выстрѣлъ, (coup à boulet perdu) [1], затѣмъ въ случаѣ необходимости, т. е. въ случаѣ, если послѣдуетъ упорное сопротивленіе (упрямство)— не подчиняться требованіямъ командира военнаго судна, послѣдній вправѣ прибѣгнуть къ вооруженной силѣ.

О преслѣдованіи судовъ морскихъ разбойниковъ (пиратовъ) по территоріальнымъ водамъ иностранныхъ государствъ см. ниже § 18.

III. Въ послѣднее время неоднократно возбуждался вопросъ о необходимости защиты телеграфнаго кабеля; съ этою цѣлью предлагали смотрѣть на уничтоженіе или поврежденіе послѣдняго, какъ на преступленіе противъ принциповъ международнаго права.

На полный недостатокъ обстоятельныхъ сочиненій по вопросу о защитѣ подводнаго телеграфнаго кабеля обращаетъ особенное вниманіе Фишеръ въ своемъ сочиненіи; «*Телеграфъ* и *международное право*» [1]; не много позже за нимъ занимается тѣмъ же

---

(1) Coup de semonce, coup d'assurance; affirming gun.

(2) См. Fischer. «Ueber die Telegraphie und das Völkerrecht», стр. 43 и слѣд.

вопросомъ Renault въ статьѣ: «О защитѣ подводнаго международнаго телеграфнаго кабеля ([1]).

Институтъ международнаго права (Institut de droit international) въ засѣданіи 1879 года пришелъ къ тѣмъ же выводамъ и постановилъ слѣдующія резолюціи:

I. Il serait très-utile que les divers Etast s'entendissent pour déclarer que la destruction ou la detérioration des câbles sous-marins en pleine mer est und délit du droit des gens, pour déterminer d'une manière précise le caractère délictueux des faits et les peines applicables; sur ce dernier point on atteindrait le degré d'uniformité compatible avec la diversité des législations criminelles.

Le droit de saisir les individus coupables, ou présumés tels, pourrait être donné aux navires d'Etat de toutes les nations, dans les conditions réglées par les traités, mais le droit de les juger devrait être réservé aux tribunaux nationaux du navire capturé.

II. Le câble télégraphique sous-marin qui unit deux territoires est inviolable.

III. Il est à désirer, quand les communications télégraphiques doivent cesser par suite de l'état de guerre, que l'on se borne aux mesures strictement nécessaires pour empêcher l'usage du câble, et qu'il soit mis fin à ces mesures, ou l'on en répare les conséquences, aussitôt que le permettra la cessation des hostilités» ([2]).

([1]) См. Revue de droit international tome XII, page 251 и слѣдующія—статья: «De la protection internationale des câbles télegraphiques sous-marins. Въ этой статьѣ Renault дѣлаетъ весьма основательные выводы, какъ для мирнаго, такъ и для военнаго времени.

([2]) Было бы весьма полезно, чтобы различныя государства пришли бы къ общему соглашенію и объявили, что уничтоженіе или поврежденіе въ открытомъ морѣ подводнаго телеграфнаго кабеля есть преступленіе противъ принциповъ международнаго права и опредѣлили бы при этомъ наказуемость такихъ преступленій; послѣднее необходимо въ виду противорѣчивости по этому предмету частныхъ законовъ уложенія о наказаніяхъ.

Право захвата виновныхъ лицъ могло бы быть предоставлено государственнымъ судамъ всѣхъ державъ на основаніи условій, опредѣленныхъ трактатами; но право ихъ суда должно быть предоставлено только національнымъ судебнымъ учрежденіямъ захваченнаго судна.

II. Телеграфный кабель, соединяющій двѣ территоріи, считается неприкосновеннымъ.

III. Желательно, чтобы въ военное время, когда телеграфныя сообщенія должны прекратиться, воюющіе народы ограничивались бы только такими мѣ-

[Вопросъ о защитѣ телеграфнаго кабеля былъ съ 1863 года предметомъ постоянной заботы правительствъ всѣхъ государствъ. Особенною энергіею въ преслѣдованіи этой цѣли всегда выдавалась Франція, по почину которой въ истекшемъ 1882 году была созвана новая международная конференція для обсужденія мѣръ съ цѣлью защиты подводнаго телеграфнаго кабеля.

Изъ рѣчи, произнесенной предсѣдателемъ конференціи, господиномъ французскимъ министромъ почтъ и телеграфовъ, бывшаго единогласно выбраннымъ президентомъ въ первомъ засѣданіи конференціи $^{6}/_{18}$ Октября, мы узнаемъ, что возникновеніе послѣдней обязано электрической конференціи 1881 года.

Самый же вопросъ опредѣленія мѣръ для защиты подводнаго телеграфнаго кабеля не новый. Онъ родился въ тотъ самый день, когда первый подводный кабель былъ погруженъ въ воду, и такимъ образомъ морю были поручены громадные капиталы. Начиная съ того же момента, онъ не переставалъ обращать на себя вниманія народовъ.

Въ 1863 году онъ въ первый разъ получилъ публичную постановку. Нѣсколько государствъ согласились построить цѣлую сѣть подводнаго кабеля; для защиты же послѣдняго хотѣли достигнуть международнаго соглашенія. Текстъ такой конвенціи былъ обсужденъ многими лицами, которыя пришли наконецъ къ единогласному рѣшенію. Но такъ какъ самое предпріятіе не было осуществлено, то и конвенція не могла имѣтъ силы закона. Тѣмъ не менѣе, она все таки разработала принципы международнаго соглашенія для защиты подводнаго кабеля.

Въ 1869 году правительство Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ приняло на себя инціативу новой конференціи въ Вашингнонѣ для разработки того же вопроса. Несмотря на весьма большое сочувствіе всѣхъ государствъ, неожиданныя политическія обстоятельства были причиною того, что конференція не состоялась.

Однако вопросъ о защитѣ подводнаго кабеля продолжалъ по

рами, которыя крайне необходимы для прекращенія дѣйствія кабеля, и чтобы тотчасъ по окончаніи непріязненныхъ дѣйствій были бы исправлены всѣ повреждения.

прежнему занимать умы, и вотъ уже въ 1872 году, во время засѣданія въ Римѣ конференціи по вопросамъ объ электричествѣ, (Union télégraphique) онъ былъ снова поставленъ на очередь. Но тутъ же пришли къ весьма основательному заключенію, что для принятія какихъ бы то ни было рѣшеній въ этомъ важномъ для народовъ дѣлѣ, необходимы особыя, спеціальныя полномочія. На этомъ основаніи конференція въ статьѣ 1 постановила слѣдующее единогласное рѣшеніе: «Администраціи телеграфовъ обязаны въ границахъ предоставленной имъ власти всѣми отъ нихъ зависящими мѣрами способствовать сохраненію и защитѣ международныхъ линій (des fils internationaux et des câbles sousmarins).

Въ то же время конференція выражаетъ желаніе, чтобы правительства созвали особую конференцію и пришли бы къ заключенію касательно международныхъ мѣръ для защиты кабеля.

Итальянское правительство тотчасъ же приняло на себя иниціативу и послала всѣмъ государствамъ соотвѣтствующія предложенія; къ несчастію соглашеніе не было достигнуто. Но во всякомъ случаѣ, всѣ должны были признать, что поставленный вопросъ требуетъ скорѣйшаго рѣшенія.

Конференція въ Bернѣ 1880 года, созванная съ цѣлью обсужденія мѣръ для реформы и кодификаціи права человѣка (réforme et la codification du droit des gens) отнеслась также весьма сочувственно къ международному соглашенію по вопросу о защитѣ подводнаго телеграфнаго кабеля.

Въ послѣдній разъ вопросъ былъ поставленъ, какъ уже выше сказано, на электрической конференціи 1881 года однимъ ученымъ промышленникомъ.

Работавшая въ 1882 году въ Гаагѣ конференція съ цѣлью обсужденія мѣръ для урегулированія рыбной ловли въ Сѣверномъ морѣ, поставила на одномъ изъ своихъ засѣданій на очередь также вопросъ о необходимости защиты подводнаго кабеля, но вскорѣ сознала, что она для этого рѣшенія вопроса не компетентна. Тѣмъ не менѣе, она всетаки единогласно приняла слѣдующую резолюцію:

«Принимая во вниманіе громадное значеніе, которое имѣетъ телеграфъ, конференція выражаетъ весьма сильное желаніе, чтобы

государства приняли дѣйствительныя мѣры для защиты подводнаго кабеля отъ порчи рыбаками (En considération de la haute importance qui s'attache au maintien permanent des communications télégraphiques, la conférence exprime le très vif désir que les Gouvernements prennent des mesures efficaces pour prévenir la détérioration des câbles sous-marins par les pêcheurs).

Изъ рѣчи французскаго министра иностранныхъ дѣлъ, открывшаго засѣданія конференціи, мы узнаемъ, что въ настоящее время телеграфный кабель тянется на разстояніи 60,000 морскихъ миль и представляетъ собою стоимость нѣсколькихъ милліардовъ.

Послѣдняя международная конференція въ Парижѣ, въ прошломъ 1882 году, имѣвшая свои засѣданія отъ 16 Октября по 2 Ноября нов. ст. послѣ многихъ дебатовъ пришла къ окончательному соглашенію и разработала особый проектъ конвенціи, который ожидаетъ теперь свою законную ратификацію (См. въ концѣ книги приложеніе].

Въ новѣйшихъ правилахъ предупрежденій столкновеній судовъ на морѣ особенное вниманіе было обращено на суда, занятыя или служащія при постановкѣ кабеля.

IV. Юридическая власть отечественныхъ законовъ надъ судами, находящимися въ открытомъ морѣ, отчасти основывается на особыхъ законахъ. Такъ, напримѣръ, всѣ дисциплинарныя взысканія за преступленія, совершенныя въ открытомъ морѣ, излагаются весьма подробно въ § 100 положенія о германскихъ морякахъ отъ 27 Декабря 1872 года (Seemannsordnung vom 27 December 1872, § 100). Не подлежитъ сомнѣнію, что даже въ тѣхъ странахъ, гдѣ нѣтъ особаго морскаго уложенія о наказаніяхъ, всѣ преступленія, совершаемыя въ открытомъ морѣ, одинаково строго наказываются. Подобный морской сводъ уложеній о наказаніяхъ не состоитъ, какъ нѣкоторые ошибочно полагаютъ, изъ произвольныхъ, ни на чемъ не основанныхъ, принциповъ; наоборотъ—всё въ нихъ созданное имѣетъ свою исторію и основывается на практикѣ многихъ юридическихъ вопросовъ. Эти принципы суть ничто иное, какъ установленные нормы гражданскаго права, необходимость которыхъ сознается всякимъ правомъ, морскимъ же въ особенности. Кромѣ того нормы права морскаго уложенія о наказаніяхъ отчасти основываются на томъ

общепризнанномъ взглядѣ, что суда, находящіяся въ открытомъ морѣ, составляютъ собою какъ бы движущіяся части своего отечества, правами и преимуществами котораго они, конечно, также должны пользоваться. Отсюда можно вывести вполнѣ вѣрное заключеніе, что всѣ иностранцы, находящіеся на палубѣ судна, идущаго въ открытомъ морѣ, подлежатъ юрисдикціи и уложенію о наказаніяхъ того государства, флагъ котораго носитъ это судно (1).

Этотъ принципъ былъ признанъ прусскимъ верховнымъ трибуналомъ и выраженъ имъ весьма ясно въ рѣшеніи отъ 12 Сентября 1855 года по поводу уголовной отвѣтственности одного американскаго подданнаго, обвинявшагося въ покушеніи на убійство во время плаванія въ открытомъ морѣ на прусскомъ торговомъ суднѣ (2). При этомъ мотивомъ вышеупомянутаго рѣшенія приводилось слѣдующее постановленіе прусскаго верховнаго трибунала: «Принимая во вниманіе, что морское судно Пруссіи, находящееся даже временно внѣ территоріальныхъ водъ отечества, не перестаетъ считаться подвластнымъ прусскому правительству и остается во все время своего плаванія подданнымъ послѣдняго, представляя собою какъ бы часть отечественныхъ владѣній, слѣдуетъ придти къ заключенію, что всякое преступленіе, совершенное въ открытомъ морѣ на прусскомъ суднѣ, должно быть также наказываемо сообразно § 3 уложенія о наказаніяхъ прусскаго королевства. Такое толкованіе подтверждается тѣмъ обстоятельствомъ, что законъ говоритъ: *«преступленія, совершаемыя въ Пруссіи»*, но не *«въ прусскихъ земляхъ»*; нельзя допустить, чтобы законодатель не имѣлъ намѣренія не налагать наказанія за подобныя преступленія, а поэтому мы должны признать необходимость примѣненія въ данномъ случаѣ § 3 вышеупомянутаго кодекса уложенія о наказаніяхъ. § 4 этого уложенія не можетъ быть примѣненъ въ данномъ случаѣ, потому что онъ

---

(1) Эта юридическая власть простирается на столько, на сколько она касается всѣхъ вообще преступленій, совершенныхъ иностранцами на территоріи иностраннаго государства.

(2) См. Goltdammers Archiv, томъ III, стр. 658 и слѣдующія, статья: О наказуемости преступленій, совершенныхъ на палубѣ прусскихъ судовъ (Ueber die Bestrafung strafbarer Handlungen, welche auf preussichen Schiffen begangen werden).

исключительно касается преступленій, совершенныхъ въ территоріи иностранныхъ государствъ, открытое же море никому принадлежать не можетъ, а потому не можетъ быть разсматриваемо и понято словомъ «иностранный» (Ausland) въ смыслѣ § 4.

Разбирая это толкованіе закона, нельзя не замѣтить, что § 4 теперь понимается немного иначе. Въ настоящее время § 8 нѣмецкаго кодекса уложенія о наказаніяхъ понятіе «*за границей*» (Ausland) опредѣляетъ слѣдующими словами: подъ словами «заграницей» (Ausland), въ смыслѣ силы настоящаго кодекса, должно понимать всякую территорію или область, не принадлежащую къ владѣніямъ Германской Имперіи ([1]). Такимъ образомъ «*заграницей*» является какъ бы противоположнымъ понятіемъ «*отечественной территоріи* (*Inland*). Прусская же точка зрѣніи была того мнѣнія, что «Ausland» считается всякая территорія, находящаяся во владѣніи какого нибудь чужаго государства, но отнюдь не открытое море; какъ бы то ни было—но главный принципъ остается непоколебимъ ([2]).

Вышеупомянутый принципъ освященъ (санкціонированъ) также и въ общегражданскихъ сношеніяхъ. Верховная торговая палата Германской Имперіи (Reichs-Oberhandelsgericht) 26 Апрѣля 1872 года слѣдующее постановила: «Существуютъ такіе предметы, которые, мѣняя постоянно свое мѣсто, не перестаютъ пользоваться правами и преимуществами того мѣста, откуда они первоначально вышли. Это въ особенности касается важнѣйшихъ средствъ транспортированія, какими безспорно считаются суда и паровозы. Они вступаютъ только въ весьма поверхностныя отношенія съ проходимыми ими мѣстностями при непремѣнномъ назначеніемъ—вернуться рано или поздно къ тому мѣсту, откуда они вышли и которое считается мѣстомъ всѣхъ ихъ правъ и преиму-

---

([1]) Прусскіе законы о наказуемости преступленій касаются всѣхъ незаконныхъ дѣяній, совершенныхъ внутри Пруссіи, даже если виновный иностранецъ. Сообразно этому § 3 правилъ уложенія о наказаніяхъ Германской Имперіи опредѣляетъ: Германскіе законы о наказуемости преступленій касаются всѣхъ незаконныхъ дѣяній, совершаемыхъ на территоріи Германской Имперіи даже иностранцами.

([2]) См. Oppenhoff. Note 3 zu § 8; Schwarze, Excurs VIII, стр. 52; впрочемъ, доводы послѣдняго писателя только отчасти справедливы.

committed ществъ (Rechts-Verhältnisse). Признаніе за подобнымъ мѣстомъ такого назначенія является необходимостью практическихъ отношеній народовъ. Безъ подобнаго признанія было бы немыслимо регулировать правильныя отношенія между различными государствами. Явилась бы такая путаница въ опредѣленіи нормъ права, которая противорѣчила бы требованіямъ науки. Поэтому понятно, что въ отношеніи морскихъ торговыхъ судовъ этотъ взглядъ уже проложилъ себѣ дорогу и давно практикуется ([1]).

§ 13.

Торговыя суда въ иностранныхъ водахъ.

I. Торговыя суда во все время своего пребыванія въ водахъ иностраннаго государства принципіально подчиняются юридической и полицейской власти этого государства. Въ противномъ случаѣ пришлось бы неосновательно ограничить верховныя права иностранной государственной власти, которая столь необходима для поддержанія общественной тишины и порядка. Даже не смотря на послѣднее обстоятельство, весьма рѣдко встрѣтится, чтобы какое нибудь государство имѣло надобность испрашивать для своихъ торговыхъ судовъ у надлежащаго культурнаго государства исключенія изъ этого общаго правила,—такъ какъ почти во всѣхъ цивилизованныхъ государствахъ законы о торговомъ мореплаваніи и вообще гражданскіе законы носятъ тотъ же отпечатокъ.

Но не слѣдуетъ думать, чтобы самое судно и его команда были бы въ иностранныхъ водахъ внѣ своихъ отечественныхъ законовъ. Дѣйствіе послѣднихъ парализуется только на время, такъ какъ примѣненіе ихъ въ данномъ случаѣ будетъ невозможно въ иностранныхъ водахъ — на мѣсто ихъ явится мѣстная юрисдикція ([2]).

([1]) См. также рѣшеніе прусскаго верховнаго трибунала отъ 25 Октября 1859 г. (Entsch. Band. 42. Seite 19 und folgende; далѣе—Seufferts Archiv Bd. XIV, Seite 335 und folgende; наконецъ Meves: Das deutsche Strafgesetzbuch und die Schiffahrt, in v. Holtzendorffs Strafrechtszeitung, Band XIII, Seite 387).

([2]) См. Goltdammers Archiv. Band VII. Seite 345, rend Bd. XV, Seite 801, гдѣ говорится: Preussische Schiffe, welche das räumliche Gebiet des preussischen Staates ver-

Исключенія изъ этого общаго правила допускаются только въ тѣхъ случаяхъ, когда на основаніи принциповъ «о правахъ національностей» на этотъ счетъ существуетъ консульская юрисдикція, которая имѣетъ свой raison d'être [т. е. свое основаніе] вслѣдствіе установившихся обычаевъ, заключенныхъ договоровъ, конвенцій пр. Такъ, напримѣръ, такое право выговорено въ конвенціи съ Блистательной Портой, равно какъ въ дружественныхъ и торговыхъ трактатахъ о мореплаваніи съ Китаемъ, Японіей, Персіей и пр.

II. Но принципъ о верховныхъ правахъ надъ извѣстною территоріею (Territorriat-Prinzip), проложивъ себѣ разъ дорогу, былъ неоднократно примѣненъ въ отношеніи иностранныхъ судовъ съ ихъ командами. Такъ Прусскій консульскій регламентъ (preussische-Consularreglement) отъ 18 Сентября 1796 г. въ статьѣ 5 опредѣляетъ слѣдующее: «Прусскіе подданные (находящіеся въ иностранныхъ портахъ) подлежатъ, даже въ случаѣ тяжбъ между собою, уголовной и гражданской юрисдикціи мѣстныхъ судебныхъ учрежденій. (Die preussischen Unterthanen, auf preussischen Schiffen in fremden Häfen, bleiben in allen ihren dortigen Criminal- und Civilfällen, also auch Streitigkeiten untereinander, wenn es überhaupt darüber zu Prozessen kommt, der Jurisdiction der dortigen Obrigkeit unterworfen). Начало нынѣшняго столѣтія ограничило это правило въ томъ смыслѣ, что мѣстная юрисдикція простирается надъ иностраннымъ торговымъ судномъ только до тѣхъ поръ, пока это лежитъ въ интересахъ того морскаго государства, во владѣніи котораго было совершено иностраннымъ судномъ или его командой извѣстное незаконное дѣяніе. Этотъ принципъ былъ въ первый разъ примѣненъ на практикѣ во Франціи: тамошняя мѣстная юридическая власть не вмѣшивается въ раздоры, имѣющіе мѣсто на иностранныхъ судахъ, стоящихъ

---

lassen haben und sich auf dem überhaupt einer Landeshoheit nicht unterworfenen offenen Meere befinden, werden nach einer völkerrechtlich annerkannten Rechtfiction als wandelnde Gebietstheile der Vaterländischen Teritorie betrachtet und bleiben deshalb unter dessen Jurisdiction, nur mit der Ausnahme, dass sobald sie einen ausländischen Hafen oder Meerestheil erreichen, welcher nach völkerrechtlichen Grundsätzen einer fremden Landeshoheit ausnahmsweise unterworfen ist, zwar die heimatliche Jurisdiction dadurch nicht aufhört, aber für bestimmte Fälle sich jener fremdländischen unterwerfen muss.

въ Французскихъ портахъ. Исключеніе допускается только въ тѣхъ случаяхъ, когда эти ссоры грозятъ нарушенію общественной тишины, порядка и спокойствія порта. Вышеупомянутый взглядъ особенно ясно выразился въ 1806 году въ двухъ окончательныхъ рѣшеніяхъ Французскаго государственнаго совѣта. Первый изъ этихъ случаевъ касался двухъ матросовъ команды корабля Сѣверо-американскихъ Соед. Шт. «Newton», поссорившихся между собою въ портѣ Антверпенъ ([1]), на лодкѣ принадлежащей къ Newton'у; другой случай касается капитана торговаго судна «Sally», также Сѣверо-Амер. Соед. Шт., нанесшаго въ марсельской гавани тяжкое увѣчье одному изъ матросовъ своей команды за то, что онъ безъ приказанія капитана позволилъ себѣ распоряжаться шлюпкой съ «Sally». Въ обоихъ случаяхъ вышло сильное недоразумѣніе между мѣстною властью и консулами Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, которые полагали, что только они компетентны въ рѣшеніи этого вопроса.

Окончательное рѣшеніе Государственнаго Совѣта, отъ 20 Ноября 1806 года говоритъ слѣдующее:

«Le conseil d'Etat, qui, d'après le renvoi à lui fait par Sa Majesté, a entendu le rapport de la section de législation, sur selui du grand juge Ministre de la justice, tendant à régler les limites de la jurisdiction que les consuls des Etats-Unis d'Amérique aux ports de Marseille et d'Anvers réclament par rapport aux délits commis à bord des vaisseaux de lèur nation étant dans les ports et les rades de France; considérant qu'un vaisseau neutre, ne peut être indéfiniment considéré comme lieu neutre, et que la protection qui lui est accordée dans les ports français ne saurait dessaisir la jurisdicton territoriale pour tout ce qui touche aux intérêts de l'Etat; qu'ainsi le vaisseau neutre admis dans un port de l'Etat est de plein droit soumis aux lois de police qui régissent le lieu où il est reçu; que les gens de son équipage sont également justiciables des tribunaux du pays pour les délits qu'ils y commettraient, même à bord, envers des personnes étrangères àl'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec elles; mais que si jusque

---

([1]) Антверпенъ принадлежалъ тогда Франціи. Пр. переводчика.

là la jurisdiction territoriale est hors de doute il n'en est pas ainsi à l'égard des délits qui se commettaient à bord du vaisseau de la part d'un homme de l'equipage neutre envers un autre homme du même équipage; qu'en ce cas, les droits de la puissance neutre doivent être respectés, comme s'agissant de la discipline intérieure du vaisseau, dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, toutes les fois que son secours n'est pas réclamé ou que la tranquillité du port n'est pas compromise,—est d'avis que cette distinction, indiquée par le rapport du grand juge et conforme à l'usage est la seule règle qu'il convienne de suivre en cette matière; et appliquant cette doctrine aux deux espèces particulières pour lesquelles ont réclamé les consuls des Ètats-Unis; considérant que, dans l'une de ces affaires, il s'agit d'une rixe passée dans le canot du navire américain le Newton, entre deux matelots du même navire, et, dans l'autre, d'une blessure grave faite par le capitaine en second du navire de Sally à un de ses matelots pour avoir disposé du canot sans son ordre;—est d'avis qu'il y a lieu d'accueillir la réclamation et d'interdire aux tribunaux français la connaissance des deux affaires précitées».

[По мнѣнію Ортолана, эти два дѣла интересны и въ другомъ отношеніи: они показываютъ, что американцы тогда требовали къ своей подсудности преступленія, совершившіяся на бордѣ купеческаго корабля въ иностранной гавани между людьми его экипажа, даже если при этомъ не было нарушено спокойствіе въ гавани].

Приведенныя здѣсь нормы права получили свое постепенное примѣненіе какъ въ теоріи, такъ и на практикѣ. Такъ, напримѣръ, даже Wheaton, который всегда отрицалъ право торговыхъ судовъ—пользоваться въ иностранныхъ портахъ законами своего отечества, исключая, конечно, тѣхъ случаевъ, когда на этотъ счетъ существуютъ особыя конвенціи, ограничиваетъ свой взглядъ слѣдующимъ замѣчаніемъ: «Nous croyons, qu'à cet égard, la législation et la jurisprudense francaise ont établi des vraies distinctions qui doivent être réconnues par toutes les nations, comme étant les plus conformes au principe du droit universel des gens ([1]).

([1]) См. Lawrens, III стр. 435. (Мы думаемъ, что въ этомъ отношеніи французское законодательство и французская юриспруденція установили истинныя

Новѣйшая практика Сѣверной Америки совершенно раздѣляетъ взглядъ Wheaton'а; это подтверждаетъ слѣдующій фактъ: Лѣтомъ 1870 года—по случаю начавшейся франко-прусской войны—сѣверо-германскій корабль «Elwine Kreglin» не могъ своевременно выйти изъ Нью-Іорка; команда оставила «Elwine Kreglin» и подала судебный искъ на капитана, требуя отъ послѣдняго извѣстную неустойку. Капитанъ отказался исполнить требованіе команды, и кромѣ того, объявилъ всѣхъ ихъ дезертирами (бѣглецами). Германскій консулъ совершенно одобрилъ поведеніе капитана. Не смотря однако на отказъ—команда подала жалобу въ мѣстный судъ (Bezirksgericht), и капитанъ былъ присужденъ къ исполненію требованій его бывшей команды, но высшая инстанція американскаго суда кассировала это рѣшеніе, присовокупивъ въ свое оправданіе, что вообще американскіе суды никогда вполнѣ не признавали своего права вмѣшиваться въ дѣла иностранныхъ судовъ, находящихся въ американскихъ портахъ. Исключеніе судъ допускаетъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда подобныя распри грозятъ нарушеніемъ общественнаго спокойствія и порядка порта, а поэтому судъ находитъ, что вышеизложенное дѣло должно быть передано рѣшенію германскаго консула.

Тотъ же принципъ получилъ свое надлежащее примѣненіе также въ многочисленныхъ договорахъ; въ практикѣ германскаго народа заслуживаютъ вниманія договоры отдѣльныхъ государствъ Сѣверо-Германскаго Союза ([1]), равно какъ многочисленныя кон-

---

положенія, которыя должны быть признаны всѣми народами, какъ наиболѣе соотвѣтствующія принципу универсальнаго права народовъ).

([1]) Этотъ взглядъ былъ въ первый разъ выраженъ статьей 10 торгово-промышленнаго договора между Пруссіей и Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами, гдѣ говорится слѣдующее: «консулы, вице-консулы и торговые агенты (Handelsagenten) имѣютъ право быть судьями во всѣхъ недоразумѣніяхъ и тяжбахъ, которыя могутъ произойти между командой торговыхъ судовъ того государства, интересы которыхъ они назначены защищать. При этомъ устраняется всякое участіе мѣстныхъ властей. Только въ тѣхъ случаяхъ, когда эти недоразумѣнія могутъ быть причиной нарушенія общественнаго порядка и спокойствія, или по особому приглашенію консула, надлежащія мѣстныя учрежденія могутъ вмѣшиваться въ эти тяжбы. Само собою разумѣется, что всѣ недовольные рѣшеніемъ мѣстныхъ консуловъ, вице-консуловъ и пр. имѣютъ право по возвращеніи на родину, обратиться съ жалобой въ подлежащія отечественныя судебныя учрежденія.

венціи Германской имперіи. Къ такимъ документамъ относятся: дружественный и торговый договоръ съ Санъ-Сальвадоромъ отъ 13 Іюня 1870 года (см. Reichs-Gesetzblatt 1872 г.) статья 28; договоръ отъ 18 Мая 1875 года съ Costa Rica (см. Reichs-Gesetzblatt 1877 г.) статья 31; тотъ же взглядъ выраженъ въ особыхъ статьяхъ консульскихъ конвенцій, заключенныхъ: съ Италіей отъ 21 Декабря 1868 года статья 15 (см. Reichs-Gesetzblatt 1869), и отъ 7 Февраля 1872 года; съ Испаніей отъ 22 Февраля 1870 года статья 15 (см. Reichs-Gesetz. 1870) и отъ 12 Января 1872 года (см. Reichs-Gesetz. 1872 г.); съ Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами отъ 11 Декабря 1871 года статья 13 (см. Reichs-Geselz. 1872 г.); съ Нидерландами отъ 11 Января 1872 года (см. Reichs-Gesetz 1872 г.), представляющая собою исправленіе конвенціи, заключенной Пруссіей съ Нидерландами 16 Іюня 1856 года касательно Нидерландскихъ колоній, въ которой впрочемъ (ст. 12) этотъ вопросъ не былъ разобранъ съ такою ясностью и опредѣленностью, какимъ мы видимъ его въ новѣйшей конвенціи съ Россіей отъ $\frac{\text{8 Декабря}}{\text{26 Ноября}}$ 1874 года ст. 11 [1]

---

[1] Слѣдующій подлинный текстъ можетъ служить исходною точкою:

Hinsichtlich der Hafenpolizei, des Ladens und Ausladens der Schiffe, sowie hinsichtlich der Sicherung von Waaren, Gütern und Effecten, kommen die Landesgesetze in Statuten und Reglements in Anwendung. Den Consuln und Vice-Conculn oder Cousularagenten steht ausschliesslih die Aufrechterhaltung der inneren Ordnung an Bord ihrer nationalen Schiffe zu. Si haben demgemäss allein Streitigkeiten jeder Art zwischen Capitän, Schiffsoffizieren und Matrosen zu schlichten, insbesondere Streitigkeiten, welche sich auf die Heuer und die Erfüllung gegenseitiger Verpflichtungen beziehen.

Die Localbehörden dürfen nur dann einschreiten, wenn die an Bord der Schiffe vorcommenden Unordnungen der Art sind, dass die Ruhe oder öffentliche Ordnung am Lande oder im Hafen dadurch gestört wird, oder wenn ein Landesangehöriger oder eine nicht zur Schiffsmannschaft gehörige Person betheiligt ist.

In allen anderen Fällen haben die gedachten Behörden sich darauf zu beschränken Conculn, Vice-Consuln, oder Consularagenten auf Verlangen Beistand zu gewähren, wenn diese Beamten es für nothwendig erachten sollten, dass eine in die Musterrolle eingetragene Person verhaften und an Bord zurückgeführt oder in Haft behalten werde. Wenn die Verhaftung aufrecht erhalten werden soll, so haben die gedachten Beamten in möglichst kurzer Frist davon den zuständigen Gerichtsbehörden eine amtliche Mittheilung zu machen.

[Болѣе же подробныя свѣдѣнія см. Сборникъ трактатовъ, заключенныхъ Россіей съ иностр. госуд. Изд. Гидр. Деп. М: М.].

(см. Reichs-Gesetz. 1875 г.); и, наконецъ, въ торгово-промышленномъ и дружественномъ договорѣ съ королевствомъ Гавайскихъ острововъ ([1]) отъ $\frac{\text{25 Марта}}{\text{19 Сентября}}$ 1879 г. статья 22 (см. Reichs-Getetz. 1880 г.).

III. Наше національное (нѣмецкое) законодательство вполнѣ согласуется какъ съ этими, такъ и съ ними подобными положеніями международнаго права. Согласно съ духомъ Германскаго свода торговыхъ узаконеній (Handelsgesetzbuch, Artikel 357) германскій торговый уставъ (Seemannsordnung) отъ 27 Декабря 1872 года, въ статьѣ 105, опредѣляетъ слѣдующее: «никто изъ команды (личнаго состава) судна не имѣетъ права вызвать своего капитана предъ иностраннымъ судомъ; если же онъ поступитъ противъ этого запрещенія, то виновный не только отвѣчаетъ за всѣ понесенныя по этому поводу расходы (убытки), но вмѣстѣ съ тѣмъ теряетъ всѣ ему принадлежащія деньги. Въ случаяхъ не терпящихъ отлагательства, подобное лицо имѣетъ право обратиться къ предварительному рѣшенію мѣстной торговой палаты. Съ другой стороны шхиперъ подвергается денежному штрафу до 150 марокъ или заключенію въ тюрьму ([2]), если онъ безъ особенной важной причины не явится предъ торговой палатой, по вызову послѣдней. Каждая сторона обязана исполнить рѣшеніе торговой палаты съ правомъ предъявить свои требованія подлежащимъ судебнымъ учрежденіямъ по возвращеніи въ отечество».

Въ особомъ дополненіи къ общеслужебнымъ инструкціямъ для консуловъ Германской Имперіи отъ 22 Февраля 1873 года, въ разъясненіи § 33 закона отъ 8 Ноября 1867 года ([3]), касательно организаціи и пр. консуловъ союзныхъ государствъ, говорится, что въ отношеніи вопроса: которой изъ юридическихъ властей— мѣстной или отечественной —подчиняются суда, находящіяся въ иностранныхъ портахъ—до сихъ поръ въ морскихъ законодательствахъ согласія еще не существуетъ. Иныя государства при-

---

([1]) Мы также заключили довольно значительное количество такихъ договоровъ. См. ниже. Переводчикъ.

([2]) См. статью 99, № 6 морскаго устава (Seemannsordnung).

([3]) Который предоставляетъ въ иностранныхъ портахъ право полицейской власти консуламъ союзныхъ государствъ въ отношеніи всѣхъ торговыхъ судовъ Сѣверо-Германскаго Союза.

знаютъ, что иностранныя суда, вмѣстѣ съ ихъ личнымъ составомъ, находятся по приходѣ ихъ въ портъ, въ полной и исключительной зависимости мѣстной полицейской и юридической власти, а потому требуютъ, чтобы всякія преступленія, совершаемыя личнымъ составомъ подобныхъ судовъ на берегу, были подвергнуты рѣшенію мѣстныхъ судебныхъ учрежденій. То же право такія государства оставляютъ за собою въ отношеніи преступленій на бортѣ судовъ противъ лица, не принадлежащаго къ составу этого судна. Только въ случаѣ, если недоразумѣнія происходятъ между лицами одного и тоже судна или лицами разныхъ судовъ, но одинаковаго національнаго флага—подобныя законодательства считаютъ мѣстныя судебныя учрежденія не компетентными. По духу же законовъ другихъ государствъ мѣстная полицейская и юридическая власть можетъ въ послѣднемъ случаѣ только тогда вмѣшаться, когда она получитъ особое приглашеніе или же, когда это потребуютъ интересы общественной тишины и спокойствія. По этому не слѣдуетъ упускатъ изъ виду, что консульскій законъ отнюдь не имѣетъ намѣренія рѣшить разсматриваемый вопросъ съ точки зрѣнія интересовъ международнаго права. Предоставляя въ § 33 консуламъ извѣстную полицейскую и юридическую власть, онъ вмѣстѣ съ тѣмъ предостерегаетъ, что эта власть дѣйствительна въ тѣхъ случаяхъ, когда она не противорѣчитъ мѣстнымъ законамъ и обычаямъ.

Командирамъ германскихъ военныхъ судовъ—кромѣ контроля и наблюденія за точнымъ исполненіемъ правилъ касательно германскаго торговаго флага—въ иностранныхъ портахъ надъ германскими торговыми судами никакой другой полицейской власти не предоставлено (см. § 9). Но шхиперъ имѣетъ право просить защиты командира ближайшаго военнаго германскаго корабля для поддержанія дисциплины на своемъ суднѣ [1].

IV. Если мѣстная полицейская или юридическая власть считаетъ себя вправѣ произвести на палубѣ иностраннаго судна какой нибудь служебный актъ (eine Amtshandlung), то отъ обстоятельствъ даннаго дѣла и отъ усмотрѣнія этой власти будетъ зависѣть пригласить-ли надлежащаго консула или нѣтъ.

---

[1] См. Seemannsordnuug § 79.

V. Къ разбираемому вопросу также относятся §§ 102 и 103 германскаго морскаго устава, которые опредѣляютъ слѣдующее:

§ 102. «Если кто нибудь изъ команды судна совершитъ преступленіе или вообще какое нибудь незаконное дѣяніе во время нахожденія судна въ открытомъ морѣ или за границей, то капитанъ долженъ составить обо всемъ протоколъ, приглашая къ участію послѣдняго всѣхъ офицеровъ или вообще другихъ достовѣрныхъ (glaubenswürdige) лицъ. Въ случаѣ послѣдовавшей смерти или тяжелаго увѣчья необходимо дать возможно полное описаніе даннаго случая; необходимо также упомянуть какъ долго жилъ пострадавшій, какія ему были даны лекарства, равно какъ питаніе больнаго».

§ 103. «Капитанъ имѣетъ право осматривать во всякое время движимую собственность тѣхъ лицъ личнаго состава корабля, которыя подозрѣваются въ совершеніи незаконнаго дѣянія, далѣе капитанъ имѣетъ также право подвергнуть аресту лицъ обвиняемыхъ въ совершеніи преступленія, за которое слѣдуетъ болѣе или менѣе тяжкое наказаніе (§ 57 № 3). Подобное право въ особенности касается тѣхъ случаевъ, при которыхъ необходимо предупредить побѣгъ преступника. Послѣдній долженъ быть переданъ въ ближайшую торговую палату (Seemanns Amt).

Если, по какимъ нибудь особымъ обстоятельствамъ, иностранная торговая палата отклонитъ отъ себя принятіе упомянутаго преступника, то капитанъ обязанъ передать его въ ту ближайшую торговую палату, которая первая изъявитъ согласіе. Въ случаяхъ не терпящихъ отлагательства, капитанъ имѣетъ право передать преступника соотвѣтствующей иностранной судебной власти, съ просьбою препроводить его въ первый отечественный портъ. Объ этомъ случаѣ необходимо сообщить въ первую торговую палату, которая встрѣтится на пути упомянутаго торговаго судна ([1])».

Впрочемъ, не слѣдуетъ забывать, что эта инструкція вовсе не дана съ цѣлью рѣшить соотвѣтствующій вопросъ международнаго права. Писатель Meves совершенно вѣрно говоритъ слѣдующее: «шхиперъ только въ такомъ случаѣ имѣетъ права немедленно принять соотвѣтствующія мѣры, когда извѣстное незаконное дѣяніе

([1]) См. также: die Nachtragsinstruction zu § 35 des Consulatsgesetzes.

совершено не на пути слѣдованія въ отечественныя воды, но во время нахожденія судна заграницею или въ открытомъ морѣ. Отсюда можно вывести заключеніе, что шхиперъ не имѣетъ никакого права насильственной власти во время нахожденія судна въ отечественныхъ водахъ или въ одномъ изъ отечественныхъ портовъ. Въ послѣднемъ случаѣ шхиперъ долженъ обратиться къ содѣйствію соотвѣтствующей правительственной власти. Затѣмъ мы видимъ, что законъ дѣлаетъ строгое различіе между дѣяніями, совершенными на судахъ, находящихся въ открытомъ морѣ или же дѣяніями, имѣвшими мѣсто на судахъ, стоявшихъ или находившихся въ иностранныхъ водахъ. Первый изъ этихъ случаевъ никакаго недоразумѣнія не допускаетъ; извѣстное преступное дѣяніе можетъ быть въ этомъ случаѣ только совершаемо или на самомъ суднѣ, или же на одной изъ шлюпокъ послѣдняго. Хотя также и возможно предположеніе, что извѣстное лицо плавающаго судна совершитъ преступленіе, во время нахожденія въ водѣ, но на практикѣ это врядъ ли когда либо можетъ встрѣтиться. Поэтому, имѣя въ виду, что, согласно основному положенію международнаго права, торговыя суда представляютъ собою движущіяся части территоріи своего отечества, мы должны придти къ логическому выводу, что законодатель вправѣ преслѣдовать, на основаніи отечественныхъ законовъ, всякое незаконное дѣяніе, совершенное кѣмъ бы то ни было на бортѣ этого судна. Вопросъ совершенно измѣняется въ иностранныхъ портахъ или водахъ, гдѣ судно находится въ мѣстахъ, надъ которыми имѣютъ неоспоримыя верховныя права соотвѣтствующія морскія государства.

Здѣсь также могутъ быть два случая, т. е. извѣстное преступленіе совершено на самомъ суднѣ или же внѣ его. Имѣя въ виду, что торговыя суда обязаны подчиняться юрисдикціи мѣстнаго правительства, мы должны придти къ заключенію, что какъ въ 1-мъ, такъ и во 2-мъ случаѣ подобныя преступленія въ Германскихъ водахъ наказываются согласно постановленіямъ §§ 4 и 5 Германскаго уложенія о наказаніяхъ. Исходя изъ этой точки зрѣнія, невольно является вопросъ, имѣлъ-ли законъ въ виду оба случая или же онъ касался только перваго, т. е. когда извѣстное преступленіе было совершаемо на самомъ суднѣ. По нашему мнѣнію, законодатель имѣлъ въ виду только послѣдній случай.

Это доказывается, во 1-хъ тѣмъ обстоятельствомъ, что суда имѣютъ одинаковыя права какъ въ открытомъ морѣ, такъ и въ иностранныхъ портахъ, во 2-хъ тѣмъ, что сама исторія возникновенія этихъ параграфовъ говоритъ въ пользу втораго положенія. Извѣстно, что вышеприведенный § 102 заимствованъ изъ §§ 10 и 11 прусскаго закона отъ 31 Марта 1841 года; послѣдній же § 11 не оставляетъ никакаго сомнѣнія въ томъ, что всѣ приведенныя тамъ правила и наказанія касаются только преступленій, совершенныхъ на самомъ суднѣ.

Если же, не смотря на все вышеизложенное, мѣстная юридическая или полицейская власть будетъ считать своею обязанностью вмѣшаться въ частное дѣло судна, то могутъ произойти такія недоразумѣнія, рѣшить которыя будетъ въ состояніи только одна открытая сила.

Такъ какъ нельзя допустить подобнаго желанія законодателя (¹), то необходимо придти къ заключенію, что при совершеніи на суднѣ извѣстнаго преступленія, шхиперъ имѣетъ только въ такомъ случаѣ права юридической и полицейской власти, когда мѣстная иностранная власть не приметъ на себя законнаго преслѣдованія преступника».

Этому же выводу вполнѣ соотвѣтствуетъ недавнее рѣшеніе уѣзднаго суда (Kreisgericht) въ Альтона, которое состоялось по слѣдующему случаю. Команда одного германскаго торговаго судна, въ числѣ которой находился одинъ англійскій подданный, совершила въ одномъ изъ американскихъ портовъ преступленіе. По возвращеніи этого судна въ отечественный порть, въ Альтона противъ этой команды было возбуждено судебное преслѣдованіе. Вышеназванный судъ нашелъ себя некомпетентнымъ въ отношеніи англійскаго матроса, что также было подтверждено отзывомъ аппеляціоннаго суда въ Килѣ бумагой отъ 21 Декабря 1878 года (²)

И такъ мы видимъ, что постановленіе § 10 нѣмецкаго уложенія (Strafprocess Ordnung), ничего не измѣнило въ отношеніи разбираемаго вопроса

(¹) Въ § 5 уложенія о наказаніяхъ Германской Имперіи отдается полное право юрисдикціи иностраннаго государства.

(²) О мотивахъ подобнаго рѣшенія см. журналъ «Hansa», 1879. стр. 199.

VI. Подчиненіе торговыхъ судовъ юрисдикціи мѣстной иностранной власти, въ водахъ или во владѣніяхъ которыхъ находятся временно эти суда, вызывало неоднократно много недоразумѣній и нерѣдко было причиною весьма серьезныхъ столкновеній. Послѣднее въ особенности справедливо относительно личной свободы гражданина. Такъ, напримѣръ, допуская, что торговое судно, отечество котораго признаетъ права невольничества, входитъ въ иностранный портъ, гдѣ права невольничества не признаются, то на основаніи мѣстныхъ верховныхъ правъ государственной власти, мы должны придти къ логическому заключенію, что всѣ находящіеся на суднѣ невольники, безразлично принадлежатъ-ли они къ личному составу команды или нѣтъ —имѣютъ полное право требовать, чтобы съ ними обращались, какъ съ свободными гражданами; намъ даже кажется, что мѣстная власть обязана настоять на проведеніи этого взгляда. Наоборотъ—въ мѣстахъ, гдѣ невольничество признается законнымъ, иностранное торговое судно, государство котораго отрицаетъ законность невольничества, не имѣетъ права оказывать гостепріимства невольникамъ, въ противномъ случаѣ мѣстная власть должна требовать выдачи невольниковъ, и въ случаѣ сопротивленія, можетъ обратиться къ содѣйствію открытой силы. При этомъ конечно не слѣдуетъ забывать, что торговымъ судамъ вообще не разрѣшено оказывать въ иностранныхъ водахъ кому бы то ни было какое нибудь покровительство.

На основаніи прежняго государственнаго права Прусскаго королевства (п. 5, §§ 198 и слѣд.), временно поселившіеся въ Пруссіи иностранцы сохраняли всѣ свои права надъ привезенными ими съ собою невольниками, хотя вообще говоря невольничество было строго запрещено (тамъ же § 126); но вслѣдствіе многочисленныхъ примѣровъ практики закономъ отъ 9 Марта 1857 года опредѣлено: «Невольники, вступающіе въ территорію Прусскаго королевства дѣлаются свободными гражданами. Всякое право собственности господина надъ своими невольниками съ этого момента теряетъ свою силу».

Для разсматриваемаго предмета особеннаго вниманія заслуживаетъ также рѣшеніе Японскаго суда въ Канавага отъ 27 Сентября 1872 года, такъ какъ оно вполнѣ согласуется съ духомъ

принциповъ международнаго права современныхъ цивилизованныхъ государствъ. Поводомъ этого рѣшенія былъ слѣдующій случай. Перуанское судно «Maria Luz», нагруженное куліями должно было, по случаю полученной аваріи, зайти въ Іокогаму; одному изъ кулій удалось бѣжать и попасть на бортъ англійскаго адмиральскаго корабля «Iron Duke»; оттуда же онъ былъ переданъ мѣстнымъ японскимъ властямъ.

Такъ какъ впослѣдствіи оказалось, что капитанъ позволилъ себѣ безчеловѣческое обращеніе со своими пассажирами, то мѣстная Японская власть распорядилась снять всѣхъ пассажирово съ «Maria Luz», самый же контрактъ о перевозкѣ куліевъ заключенныхъ въ Макао, Японское правительство порѣшило подвергнуть тщательному разсмотрѣнію и нашло его недѣйствитель, нымъ; затѣмъ собственному усмотрѣнію куліямъ было предоставлено: продолжать путешествіе далѣе или вернуться на родину. Такъ какъ они выбрали послѣднее, то и были, на счетъ Японскаго правительства, отправлены въ Шанхай. Мотивы этого рѣшенія ([1]) выражали между прочими слѣдующія справедливыя мысли: «На основаніи заключеннаго договора, съ пассажирами «Maria Luz» можно было обращаться также, какъ съ невольниками; это же обстоятельство до такой степени противорѣчить всѣмъ естественнымъ правамъ человѣка, что его законная сила была бы дѣйствительна только въ томъ случаѣ, если бы на этотъ счетъ существовалъ законъ,—что однако не признается другими правительствами; далѣе договоръ совершенно противорѣчитъ популярному (гражданскому) праву Японіи, гдѣ невольничество не допускается, а потому, принимая во вниманіе всѣ вышеизложенныя обстоятельства, Японское правительство находитъ, что дѣйствительность *lex loci contractus* должна быть уничтожено́й *lex fori* [т. е. что сила мѣстныхъ контрактныхъ условій должно быть уничтожена справедливымъ рѣшеніемъ независимаго суда]. Этотъ поступокъ Японіи повелъ за собою дипломатическій разрывъ съ Перу, дружественныя отношенія съ которой были

([1]) Выписки въ нѣмецкомъ переводѣ см. въ приложеніяхъ къ приказамъ по Морскому Вѣдомству Германіи по 5, 1873 года.

возстановлены только безпристрастнымъ рѣшеніемъ Императора Всероссійскаго отъ $^{17}/_{29}$ Мая 1875 года въ пользу Японіи (¹).

(¹) Вотъ подлинный и текстъ со словъ: Annuaire de l'nstitut de droit international томъ I, стр. 353: Nous Alexandre II, par grâce de Dieu empereur de toutes les Russies.

Conformément à la requête qui nous a été adressée par les gouvernements du Japon et du Pérou, contenue dans un protocole dressé de commun accord à Tokei par les plénipotentiares des deux gouvernements le 13 — 25 juin 1873, correspondant au 25-e jour du 6-e mois de la sixième année de Meiji, nous sommes convenu d'examiner le différend pendant entre les deux gouvernements relativement à l'arrêt du vaisseau «Maria Luz» dans le port de Kanagawa, et particulièrement à la réclamation du gouvernement Péruvien, tendant à rendre le gouvernement japonais responsable de toutes les conséquences résultant de l'action des autorités japonaises par rapport à la «Maria Luz», à son équipage et à ses passagers, à l'époque de l'arrestation de ce vaisseau à Kanagawa, et nous avons consenti à prendre sur nous la tâche de prononcer une sentence arbitrale qui sera définitive et obligatoire pour les deux parties, et contre laquelle il ne sera admis ni objection, ni explication, ni délai quelconque.

Ayant, en conséquence, mûrement pesé les considérations et conclusions des jurisconsultes, et des personnes compétentes chargées d'étudier l'affaire, d'après les documents et attestations qui nous ont été transmis conformément au protocole ci dessus mentionné;

nous sommes arrivé à la conviction que, en procédant comme il l'a fait à l'égard du «Maria Luz», de son équipage et de ses passagers, le gouvernement Japonais a agi bona fide, en vertu de ses propres lois et coutumes, sans enfreindre les prescriptions générales du droit de gens, ni les stipulations des traités particuliers;

que par conséquent il ne peut être accusé d'un manque volontaire de respect, ni d'une intention malveillante quelconque vis-à-vis du gouvernement péruvien ou de ses citoyens;

que les diverses espèces d'opinions provoquées par cet incident peuvent inspirer aux gouvernements qui n'ont pas de traités spéciaux avec le Japon le désir de rendre les relations internationales réciproques plus precises afin d'éviter à l'avenir tout malentendu de ce genre; mais qu'elles ne peuvent, en l'absence de stipulations formelles, faire peser sur le gouvernement japonais la responsabilité d'une action qu'il n'a pas sciemment provoquée, et de mesures qui sont conformes à sa propre législation.

En conséquence nous n'avons pas trouvé de motifs suffisants pour reconnaitre, comme irréguliers, les actes des autorités japonaises dans l'affaire du vaisseau «Maria Luz»; et attribuant les pertes supportées à une malheureuse combinaison de circonstances.

Nous prononçons la sentence arbitrale suivante:

Le gouvernement japonais n'est pas responsable des conséquences produites par l'arrêt du vaisseau péruvien «Maria Luz» dans le port de Kanagawa.

En foi de quoi, Nous avons signé la présente sentence et Nous y avons fait apposer notre sceau impérial.

Fait à Ems, le 17 (29) mai 1875.

Для характеристики разсматриваемаго вопроса приведемъ еще другой случай: до окончательнаго уничтоженія права невольничества въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, мѣстный законъ штата южной Каролины безусловно запрещалъ свободное пребываніе вольныхъ негровъ въ территоріальныхъ владѣніяхъ этого штата; основываясь на такомъ запрещеніи весьма часто случалось, что чиновники (агенты) мѣстной полицейской власти забирали свободныхъ негровъ, принадлежащихъ къ личному составу тѣхъ британскихъ торговыхъ судовъ, которыя имѣли несчастіе войти въ портъ Шарлестонъ (Charleston) и держали ихъ подъ стражею до тѣхъ поръ, пока судно не уйдетъ въ море.

Впрочемъ, слѣдуетъ замѣтить, что подобное право штата южной Каролины надъ свободными подданными судовъ, находившихся въ территоріальныхъ водахъ этого штата, встрѣтило даже въ самой Америкѣ сильное осужденіе и было предметомъ многихъ противорѣчивыхъ взглядовъ ([1]).

VII. Но особенно важное значеніе для разсматриваемаго вопроса имѣютъ многочисленныя изслѣдованія о правахъ британской юридической власти надъ иностранными судами, вызванныя въ 1876 году столкновеніемъ германскаго судна «Franconia» съ британскимъ «Strathclyde» въ Дуврѣ, на разстояніи трехъ миль отъ англійскаго берега. Столкновеніе это было причиной погибели одного пассажира съ «Strathclyde». Юридическая власть Англіи возбудила въ англійскихъ судахъ противъ капитана «Franconia» судебное преслѣдованіе, объясняя это рѣшеніе тѣмъ, что несчастный случай смерти происходилъ въ англійскихъ территоріальныхъ водахъ. Судъ первой инстанціи вполнѣ призналъ такое право англичанъ и призналъ капитана съ «Franconia» виновнымъ, наложивъ на него соотвѣтствующее наказаніе. Однако высшій кассаціонный судъ (Court for Crown Cases reserved) семью голосами противъ шести кассировалъ рѣшеніе и счелъ себя для даннаго случая некомпетентнымъ. Но вслѣдствіе того, что данное обстоятельство обнаружило сильный пробѣлъ въ отечественныхъ законахъ, правительство вскорѣ внесло въ Парламентъ слѣдующій

([1]) См., напримѣръ, Lawrence, III, стр. 436 и слѣдующія.

проектъ новаго закона: «to regulate the law relating to the Trial of Offences commited on the sea within a certain distance of the Coasts of Her Majestys dominions, который послѣ многочисленныхъ дебатовъ и былъ наконецъ 16 Августа 1878 года утвержденъ подъ названіемъ: Territorial Waters jurisdiction Act 1878 ([1]). Этотъ законъ опредѣляетъ британскимъ судебнымъ учрежденіямъ право законнаго преслѣдованія всѣхъ преступленій (Delicte), имѣвшихъ мѣсто въ британскихъ территоріальныхъ водахъ, т. е. во всѣхъ прибрежныхъ моряхъ ([2]) на разстояніи трехъ морскихъ миль, (one marine leage. Сравн. § 5). При этомъ вопросы: совершено-ли данное преступленіе британскимъ подданнымъ или иностранцемъ, было-ли самое дѣяніе на палубѣ судна или оно происходило какимъ либо другимъ образомъ, напр. при помощи даже иностраннаго судна—роли никакой не играютъ. Для возбужденія подобнаго преслѣдованія въ предѣлахъ Соединеннаго королевства необходимо предварительно запастись согласіемъ одного изъ статсъ-секретарей, для другихъ же британскихъ мѣстностей достаточно разрѣшенія губернатора.

Упомянутый законъ вызвалъ сильное волненіе не только въ одной Англіи, но даже и во многихъ иностранныхъ государствахъ; къ числу послѣднихъ въ особенности относится Германія, такъ какъ причиною появленія этого закона былъ случай съ «Franconia»,—что подтвердилъ и разъяснилъ самъ лордъ-канцлеръ.

Во время столкновенія, «Franconia» находилась на переходѣ изъ Англійскаго канала въ Луврскій проливъ, въ разстояніи около одной морской мили (marine leage) отъ англійскаго берега; пользованіе именно этой частью Англійскаго канала для плаванія ничего особеннаго, т. е. изъ ряда выходящаго, собою не представляетъ; всемірное движеніе преимущественно происходитъ въ этой части канала, такъ какъ фарватеръ здѣсь болѣе глубокъ и удобенъ, чѣмъ въ другихъ мѣстахъ. Разъясненія лорда-канцлера

([1]) 41 and 42 Vict. стр. 73.

([2]) При внесеніи этого билля въ верхней палатѣ, въ засѣданіи отъ 14 Февраля 1878 года, лордъ-канцлеръ въ особенности обращалъ вниманіе собранія, что на то, юридическая власть Британскаго правительства надъ всѣми бухтами и портами,—въ противоположность власти надъ открытыми прибрежными морями—никогда не вергалась сомнѣнію.

не оставляютъ никакого сомнѣнія въ томъ, что Британское правительство дѣйствительно считаетъ себя вправѣ принять соотвѣтствующія мѣры противъ всѣхъ преступленій, которыя могутъ имѣть мѣсто на иностранныхъ судахъ, плавающихъ въ Англійскомъ каналѣ не далѣе разстоянія одной морской мили отъ англійскаго берега; лордъ-канцлеръ идетъ еще дальше: по его мнѣнію, плаваніе иностранныхъ судовъ по проливамъ въ этихъ предѣлахъ есть ничто иное, какъ *особая милость—концессія англійскаго правительства*; такое заключеніе мы должны вывести изъ слѣдующихъ его словъ: «It had been suggested, or migt be suggested, that if the high seas immediately adjoining the shore, inasmuch as the right of passage over that part was allowed to foreign ships, it would be unfair to claim such a jurisdiction as against them. He was quite willing to accede the righ of passage contended for, but he had imagined that it was conceded on this footing and this footing only—that those who availed themselves of the right of passage should not expose themselves to any complaint of a violation of the rights of those by whom the right of passage was conceded. In truth, any such exemtion would apply to the case of foreign ships coming into one of our bays. При этомъ лордъ-канцлеръ совершенно игнорируетъ то обстоятельство, что право свободнаго плаванія по проливу Дувръ, равно какъ по всѣмъ водамъ, соединяющимъ открытыя и свободныя моря, къ числу которыхъ, напримѣръ, относится Гибралтарскій проливъ, вовсе не можетъ основываться на исключительной концессіи какого нибудь государства, но покоится на принципѣ свободы плаванія по открытому морю ([1]); причемъ государство, чрезъ территоріальныя воды котораго проходятъ суда, вправѣ издать только такія правила и предписанія, которыя лежатъ непосредственно въ интересахъ самосохраненія ([2]).

([1]) Уже писатель Valin указываетъ на такое право (II, стр 688); также Vattel, I. § 292.

Даже взиманіе извѣстнаго налога за проходъ судовъ по подобнымъ водамъ считается въ настоящее время запрещеннымъ. См. также Twiss I, стр. 311 и слѣд.

([2]) Съ особенною ясностью выражается итальянскій писатель Azuni (I стр. 75); по его мнѣнію: Quando gli stretti marittimi sono disposti in maniera da servire necessariamente alla communicazione di due mari, la cui navigazione sia com-

Нельзя не обратить вниманія на такое мнимое право британскаго правительства. По нашему мнѣнію, духъ этого закона вполнѣ противорѣчитъ основнымъ принципамъ международнаго права. По новѣйшему англійскому закону, не только суда, стоящія въ англійскихъ территоріальныхъ водахъ, подвергаются англійской юриди-

---

mune a tutte, o a più nazioni, quella, che possiede lo stretto, non può ricusare il passagio alle altre, semprechè si faccia con moderazione e senza inferir danno alla medesima. Opponendosi al passo senza giusta ragione la prima, priverebbe le altre nazioni d'un vantaggio loro accordato dalla natura, mentre il diritto di navigare da un mare all' altro egli è un resto della communione primitiva dell' elemento acqueo, commune a tutti nella sua vasta estensione.». Jouffroy (стр. 24) совершенно соглашается съ этимъ мнѣніемъ; *Vergé* (стр. 143): «La liberté des mers serait illusoire, si l'usage des détroits qui servent de communication d'une mer à l'autre était entravé». Calvo (I. стр. 309): «On distingue deux sortes de détroits: ceux qui aboutissent à des mers fermées ou enclavées, c'est á dire dont la souveraineté absolue peut être revendiquée exclusivement par l'État dont elles baignent les côtes; et ceux qui servent de communication entre des mers libres. Les premiers, constituant un domaine propre et réservé, sont régis par les lois ou les réglements particuliers de chaque pays; les seconds, affectant nécessairement les intérêts des divers États dont ils sont destinés à faciliter l'accès, ne peuvent jamais devenir la propriété souveraine d'un seul et doivent rester absolunement libres pour toutes les marines, comme les mers auxquelles ils conduisent.

Cette liberté d'accés et de transit admet toutefois les restrictions inhérentes au droit de conservation des États, sur les côtes desquels sont situés les détroits; et lorsque la configuration des détroits oblige les navires qui les traversent à passer sous le feu des forts placés sur l'un ou l'autre bord, le souverain qui est maitre de la côte a le droit incontestable d'en surveiller la navigation et de prendre, surtout en temps de guerre, les précautions que la prudence et le soin de la sûreté peuvent rendre nécessaires». Далѣе de Cussy (I. стр. 98): «Les détroits étant des passages qui mettent les mers en communication et permettent de naviguer d'une mer a l'autre, leur usage doit être libre comme la mer elle-même, sinon la liberté des mers mises en communication par les détroits ne serait qu'une chimaire». См. также Cauchy (I. стр. 41, 42) и Schiattarella (Del territorio, стр. 10—13); послѣдній писатель смотритъ на свободу плаванія по такимъ проливамъ, какъ на необходимость международныхъ сношеній, причемъ онъ ставитъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы иностранныя суда во время плаванія по этимъ водамъ вполнѣ подчинялись правиламъ общественной безопасности, изданнымъ тѣмъ государствомъ, которое имѣетъ верховныя права надъ такими водами. Дальше всѣхъ въ этомъ направленіи идетъ писатель Nizze (§ 21),—утверждая слѣдующее: «Существуютъ различныя узкости моря, при помощи которыхъ соединяются отдѣльныя части океана или открытаго моря и которыя, вмѣстѣ съ тѣмъ, служатъ необходимыми путями сообщенія для всѣхъ народовъ земнаго шара. Безъ подобныхъ частей моря морскія международныя сношенія могли бы происходить только въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ. Такъ какъ всѣ морскія государства имѣютъ надъ этими

ческой власти, но послѣднее право распространяется даже на тѣ суда, курсъ которыхъ, по необходимости, ведетъ мимо этихъ водъ. Не смотря на объясненія лорда-канцлера въ верхней палатѣ, отъ 8 марта 1878 года, въ которыхъ говорится: The bill is not one which proposes after to alter the intertational law, but one which makes profision for applying the machinery of our own law so as to make it work in harmony with the international law,—мы не можемъ согласиться съ этимъ выводомъ. Въ заключеніе своего разъясненія лордъ-канцлеръ указалъ на инструкцію о рыболовствѣ, изданную въ свое время германскимъ правительствомъ съ цѣлью защиты германскихъ рыболововъ отъ притѣсненія иностранцевъ; въ ней прямо говорится, что иностраннымъ рыбакамъ воспрещается производить рыбную ловлю ближе, чѣмъ на разстояніи трехъ морскихъ миль отъ германскаго берега. Въ случаѣ же неисполненія этого правила виновные подвергаются аресту и противъ нихъ возбуждается судебное преслѣдованіе въ надлежащемъ германскомъ судебномъ учрежденіи. Ссылаясь на эту инструкцію, мы только приходимъ къ заключенію, что лордъ-канцлеръ смѣшиваетъ совершенно противоположныя понятія. Ссылка здѣсь потому не выдерживаетъ критики, что въ германской инструкціи о рыболовствѣ говорится о судахъ, которыя, поступая противъ всѣхъ принциповъ международнаго права (1), производятъ въ чужихъ территоріальныхъ водахъ незаконную рыбную ловлю и съ этою цѣлью стоятъ въ послѣднихъ на якорѣ иногда по цѣлымъ мѣсяцамъ и пр., между тѣмъ какъ британскій законъ, обязанный своимъ происхожденіемъ вышеупомянутому случаю съ «Franconia», подчиняетъ юрисдикціи

водами одинаковые интересы, то слѣдовательно такія воды должны считаться, на основаніи принциповъ международнаго права,—свободными и не подчиняться верховенству тѣхъ государствъ, берега которыхъ они омываютъ. Граница послѣднихъ простирается только до тѣхъ частей, которыя становятся необходимыми для безопаснаго плаванія судовъ (т. е. до фарватера). Такими водами Ницце считаетъ: Зундъ, Малый и Большой Бельты, Англійскій каналъ, Гибралтарскій проливъ, Дарданеллы, Босфоръ и Магеллановъ проливъ.

(1) См. Twiss, Territorial waters: The established practice of European nations may now be considered to have sanctioned the exclusive right of every nation to the fisheries in the waters adjacent to its coasts within a marine league from law-watermark.

англійскихъ судебныхъ учрежденій всѣ суда, находящіяся въ англійскихъ территоріальныхъ водахъ на разстояніи до трехъ миль отъ англійскаго берега; такимъ образомъ мы легко можемъ вывести заключеніе, что этой юрисдикціи подлежатъ даже тѣ десятки тысячъ судовъ, которыя, находясь около англійскихъ береговъ, плаваютъ по водамъ, открытымъ во всякое время всѣмъ народамъ для свободныхъ международныхъ торговыхъ отношеній.

Этимъ незаконнымъ распространеніемъ своей юридической власти англійское правительство поставило себя въ противорѣчіе съ принципами международнаго права, признаваемыхъ не только всѣми извѣстными публицистами—авторитетами, но даже и большинствомъ англійскихъ коронныхъ юристовъ. Весьма характеристиченъ взглядъ извѣстнаго писателя Роберта Филимора, принадлежавшаго къ этому *большинству коронныхъ юристовъ*, и взглядъ котораго имѣетъ столь большое вліяніе именно въ Англіи. Въ своихъ Commentaries upon international law (I. § 350) Филиморъ говоритъ слѣдующее: Merchant or private vessels have no exemtion from the territorial jurisdiction of the harbour or port, or, so to speak, territorial waters (mer littoral), in which they lie [1]. Въ одномъ разъясненіи извѣстныхъ членовъ Royal commission on fugitive slaves, гдѣ обыкновенно говорится о международныхъ обязательствахъ (international obligations), но отнюдь не о правахъ юрисдикціи Англійскаго адмиралтейства, всегда дѣлается по этому поводу различіе; такъ, напр., тамъ мы находимъ слѣдующія мысли (стр. XXVI): «it is universally admitted that the ship and all on board of her are amenable to the law of the country in whose waters she happens to be, although the question may arise (as it has lately arisen) wether that law ought to be held enforceable in the care of vessels navigating within the range of coast water and not lying in port» [2], т. е.: вообще признано, что корабль и все находящееся на его палубѣ, подлежитъ законамъ даннаго государства, въ водахъ котораго приходится быть этимъ судамъ.

---

(1) Торговыя и частныя суда въ портахъ, рейдахъ и территоріальныхъ водахъ, подлежатъ мѣстной юрисдикціи

(2) См. также Twiss, I. § 173, гдѣ объясняется различіе между Territorial Seas и Jurisdictional Waters.

Нѣмецкіе публицисты выразили подобную точку зрѣнія еще опредѣленнѣе. Такъ, напримѣръ Гефтеръ, говоритъ: «Jedes fremde Schiff, welches in Häfen oder in andere eigenthümliche Gewässer eines Staates kommt, wird der dortigen Schiffspolizei, den Schiffsabgaben und der Gerichtsbarkeit des Landes unterworfen. Eine Ausnahme machen allein in beiderlei letzten Hinsichten die Schiffe, worauf sich fremde Souveräne oder deren Vertreter befinden etc. und die Schiffe, welche nur vorüberfahren oder deren Führer genöthigt werden, in einem Territorium anzulanden, soviel nämlich die Schiffe selbst betrifft». (Каждый корабль, вошедшій въ портъ или воды государства, подчиняется мѣстной полиціи, судоходнымъ пошлинамъ и территоріальной судебной власти государства. Отъ мѣстной юрисдикціи изъяты только: 1) корабли, на которыхъ находятся иностранные государи или ихъ представители, или которые предназначены исключительно для службы этимъ лицамъ; 2) военные корабли иностранныхъ державъ, если они получили дозволеніе войти въ портъ страны [дозволеніе, которое даже въ мирное время обыкновенно дается неохотно]; 3) корабли, которые только проходятъ мимо порта или вынуждены искать здѣсь убѣжище по независящимъ отъ нихъ обстоятельствамъ, на сколько дѣло касается гражданской юрисдикціи) [1].

Писатель Nizze [2] слѣдущаго мнѣнія: «Die in jedem Staat bestehende Rechtsordnung erstreckt sich über die nationalen Gewässer desselben, und sind daher die fremden Nationen, sobald sie sich auf solchen Gewässern befinden und so lange sie sich im Staatsgebiet aufhalten, der Rechtsordnung dieses Staates unterworfen. Von dieser allgemeinen Regel finden jedoch Ausnahmen statt: die bloss an den Küsten vorübersegelnden Schiffe sind dem nationalen Recht nicht unterworfen. (Существующія въ извѣстномъ государствѣ нормы права простираются также на его національныя воды; вслѣдствіе этого иностранныя національности подчиняются до тѣхъ поръ мѣстнымъ законамъ, пока они находятся на территоріи разсматриваемаго государства. Это общее правило допус-

---

[1] См. Европейское международное право. А. В. Гефтера, переводъ Барона К. Таубе. *Примѣчаніе переводчика.*

[2] Стр. 46.

каетъ однако исключеніе въ пользу тѣхъ судовъ, которыя только проходятъ мимо морскаго прибрежья, посему такія суда *не подлежатъ мѣстной юридикціи*). Блюнчли ([1]) находитъ: «Wenn die Schiffe in ein fremdes Staatsgebiet einfahren, indem sie in einem fremden Seehafen Anker werfen oder einen Strom oder Fluss befahren u. dergl., so werden sie der fremden Staatshoheit so lange untergeordnet, als sie sich in deren Bereich aufhalten. Schiffe, welche bloss durch den Küstensaum eines fremden Staates hindurchfahren, werden der Staatshoheit des Küstenstaates nur insoweit vorübergehend unterworfen, als sie die militärischen und polizeilichen Ordnungen beachten müssen, welche derselbe zum Schutz seines Gebietes und seiner Küstenbewohner für nöthig erklärt hat». (Если корабль вступаетъ въ предѣлы чужой территоріи, бросая якорь въ чужой гавани или входя въ рѣку и т. п., то онъ подлежитъ чужой государственной власти во все то время, пока находится на чужой территоріи. Корабли, которые только проходятъ чрезъ береговую линію чужаго государства, временно подчиняются его верховной власти и притомъ лишь относительно исполненія военныхъ и политическихъ постановленій, издаваемыхъ государствомъ для защиты своей территоріи и прибрежнаго населенія) ([2]).

Въ заключеніе необходимо упомянуть, что утвержденіе парламентомъ означеннаго доклада послѣдовало только послѣ многочисленныхъ дебатовъ; въ нижней палатѣ, въ засѣданіи 15 Августа 1878, противъ принятія этого закона особенно энергично протестовалъ серъ G. Bowyer. Въ отчетѣ объ этомъ засѣданіи въ англійской газеты «Times» мы находимъ слѣдующее: «Sir G. Bovyer took occasion to comment on the manner in which the Bill had been passed through its previous stages and

---

([1]) § 319, 322.

([2]) См. «Современное международное право цивилизованныхъ государствъ», I. Блюнчли, переводъ Ульяницкаго и Лодыженскаго подъ редакціею графа Л. Комаровскаго. §§ 302, 310, 319, 322. Въ послѣднемъ параграфѣ Блюнчли, кромѣ того, говоритъ: «Судебная власть прибрежнаго государства простирается на береговую линію лишь на столько, насколько это необходимо для военнаго или полицейскаго управленія. Во всѣхъ прочихъ отношеніяхъ корабль разсматривается, какъ будто бы онъ находился въ открытомъ морѣ, т. е. какъ плавучая часть отечественной территоріи. *Прим. перевод.*

to argue that it was not only unnecessary, but a contravention of the law of nations. He entirely denied that the Franconia case had made an alteration of the law imperative on account of the circumstance that a majority of the Judges had overruled the decision come to before Baron Pollock; he believed, on the other hand, that the jurisdiction of the English Courts was amply sufficient. It might be argued with equal force that the death of an English sailor at Calais would make it necessary to extend our jurisdiction. In all such cases the proper remedy was a representation, to the country of the offender, and on the failure of such representation, a refusal to do justice constituted a casus belli. The Bill, he contended, was inconsistent with the law of nations and the rights of foreign countries. He was ready to admit the doctrine of the three-mile zone; but the question was what was the nature of the jurisdiction which the sanction of that doctrine conferred. It was not, in his opinion, such a jurisdiction as it was sought to introduce by the present measure. According to the law of England, every foreigner in this country owed what was termed a qualified allegiance to the Crown in consideration of the protection which he received; but if the Bill were to pass, it would follow that every foreigner brought in a foreign vessel passing within three miles o our shores would owe that qualified allegiance, while it could not be said that he received in return any protection. It did not, he might add, appear that such a jurisdiction as it was proposed to create was necessary for the defence and security of the realm. If in the case of a foreign vessel passing within the three-mile zone, a foreign sailor murdered another, it could not be said that our security required that the criminal should be tried by the law of England. The real remedy in such circumstances was that he should be tried by the laws of his own country. It was admitted by the Chancellor of the Exchequer that the Bill had not been the subject of any communication with foreign countries, and that circumstance appeared to him a very serious one for consideration. The exercise of legal jurisdiction over ships comming within the three mile zone — not alone ships visiting our ports, but those in transitu—would, he was convinced, give rise to much inconvenience and difficulty with foreign countries If foreigners refused to submit

to it we should have no remedy. Besides, it was a recognized principle of international law that the subjects of a country did not become amenable to the laws of another country until the entered into it. The practical effect of they Bill however it might be disguised, was to render the three-mile zone a part of British territory, and it logically fallowed that the British Gouvernment could forbid the passage of it to foreigners. Now, were we prepared to concede the same privilege to all other Powers, including the most barbarous? He apprehended not. But, it was said, nothing was to be done under the Act except with the consent of the Secretary of State? His reply was that that was not the way to legislate. Why should Parliament delegate its authority to the Secretary of Statei? If the jurisdiction which the Bill sought to establish was good and consonant with the law of nations and the law of England, it ought to be sanctioned without any such limitation; if it was unsound, then he would say let the Bill be rejected. He now came to a very important point, and although the Solicitor-General and the Lord Chancellor differed from him in the matter, his opinion with reference to it remained unchanged. The conclusion at which he arrived was that the second clause of this Bill included foreign ships of war as well as foreign merchant ships, and that under it any offence committed on board the former would come within the cognizance of the English law. Lord O'Hagan fully concurred with his view of the matter, and therefore, in order to raise the question, but without any intention of dividing, he begged to move that the Bill be read a third time this day three months т. е. «Sir G. Bowyer, пользуясь случаемъ, подвергъ критическому разбору образъ проведенія этого Bill'я чрезъ предварительныя инстанціи и доказывалъ не только его (билля) безполезность, но даже прибавилъ, что принципы, выраженные въ биллѣ, вполнѣ противорѣчатъ законамъ націй. Онъ совершенно отрицалъ, чтобы случай съ Франконіею могъ произвести какое нибудь измѣненіе въ положительномъ законѣ только вслѣдствіе того обстоятельства, что большинство судей препроводили это рѣшеніе барону Pollock; по мнѣнію сера Bowyer, юрисдикція англійскихъ судовъ должно быть для даннаго случая вполнѣ компетентною. Можно было бы также доказать, что смерть одного изъ англійскихъ матросовъ

въ Calais потребовала бы необходимости расширенія нашей юрисдикціи. Во всѣхъ подобныхъ случаяхъ англійское правительство всегда можетъ обратиться къ заинтересованному государству съ подлежащимъ представленіемъ; въ случаѣ же отказа въ правосудіи могъ бы только установиться casus belli. По мнѣнію сера Bowyer этотъ билль несогласенъ съ закономъ націй и съ правами иностранныхъ государствъ. Ораторъ готовъ допустить принципъ трехъ морскихъ миль, но вопросъ состоялъ бы только въ томъ какого свойства будетъ подобный принципъ. Согласно закону Англіи, каждый иностранецъ, находящійся въ этой странѣ, обязывался въ нѣкоторомъ родѣ быть вѣрноподданнымъ Коронѣ—за что онъ въ свою очередь пользовался покровительствомъ послѣдней; но еслибъ этотъ билль прошелъ, то неминуемымъ слѣдствіемъ было бы то, что каждый иностранецъ, занесенный на иностранномъ кораблѣ въ разстояніи трехъ миль отъ англійскихъ береговъ, обязывался бы въ подобной вѣрноподданности; между тѣмъ нельзя было бы сказать, чтобы онъ взамѣнъ этого пользовался какимъ либо покровительствомъ. Лордъ Bowyer добавилъ, что созданіе подобной предполагавшейся верховной власти Англіи было безполезно какъ для спокойствія, такъ и для безопасности государства. Если бы во время прохода иностраннаго судна въ разстояніи трехъ миль отъ берега одинъ изъ иностранныхъ матросовъ убилъ бы другаго, то мы не могли бы сказать, что наша безопасность требуетъ того, чтобъ преступникъ былъ судимъ по законамъ Англіи. Согласно разуму и справедливости мы должны придти къ заключенію, что такіе преступники должны быть судимы по законамъ своего собственнаго государства. Судья Канцлерскаго Суда заявилъ, что этотъ билль до сихъ поръ еще не былъ предметомъ какихъ либо переговоровъ съ иностранными государствами; между тѣмъ, по мнѣнію сера Bowyer, обстоятельство это заслуживаетъ вниманія. По его убѣжденію, подчиненіе легальной юрисдикціи судовъ въ раіонѣ 3-хъ мильнаго разстоянія отъ берега не только посѣщающими наши порта, но и надъ проходящими—возбудило бы много неудобствъ и недоразумѣній съ иностранными государствами. Еслибы послѣдніе отказались подчиняться, то не будетъ никакихъ средствъ заставить исполнить наше требованіе.

Кромѣ того, по принципу международнаго права, субъекты

какого либо государства до тѣхъ поръ не являются отвѣтственными передъ законами другаго государства, пока они не войдутъ въ послѣднее. Практическая сторона этого билля— сколько бы ее не маскировали, все таки состояла бы въ томъ, чтобы раіонъ 3-хъ мильнаго разстоянія признать за часть британской территоріи; подобное положеніе вещей давало бы британскому правивельству право запрещать проходъ иностранныхъ судовъ чрезъ эти воды. Такимъ образомъ мы первые дали бы примѣръ допустить пользованіе такою привиллегіею и всѣмъ другимъ державамъ, не исключая самыхъ варварскихъ. Но этого билль вѣроятно не предполагалъ. Раньше было сказано, что ссылаясь на этотъ Act, ничего не должно быть совершаемо безъ согласія на то государственнаго секретаря. Его отвѣтъ былъ таковъ, что подобнымъ путемъ не издаются законы. Почему же парламентъ долженъ бы былъ ввѣрить свой авторитетъ государственному секретарю? Еслибъ юрисдикція, предполагавшаяся установить биллемъ, соотвѣтствовала законамъ Англіи и другихъ націй, она должна была быть принятою безъ подобнаго ограниченія, если же она несообразна, то билль былъ бы отвергнутъ.

Въ заключеніе слѣдуетъ сказать, что вторая статья билля ставитъ военныя суда на равнѣ съ торговыми и, слѣдовательно, извѣстное преступленіе, совершенное даже на иностранномъ военномъ суднѣ въ предѣлахъ 3-хъ мильнаго разстоянія отъ англійскаго берега, подсудно англійскимъ судебнымъ учрежденіямъ. Хотя Лордъ Канцлеръ и повѣренный казны и не согласились съ подобнымъ взглядомъ автора, но эта статья, съ нѣкоторыми незначительными измѣненіями все таки осталась. Лордъ O'Hagan совершенно раздѣлялъ этотъ взглядъ и поэтому онъ предложилъ пречесть этотъ билль въ третій разъ чрезъ три мѣсяца»).

Со стороны англійскаго правительства послѣдовалъ отвѣтъ въ томъ смыслѣ, что билль нисколько не противорѣчитъ принципамъ международнаго права и его утвержденіе палатой должно только благопріятно повліять на защиту англійскихъ подданныхъ отъ своеволія иностранцевъ; представитель правительства еще разъ привелъ узаконенія Германской Имперіи касательно защиты національнаго рыболовства по германскому морскому прибрежью. При дальнѣйшихъ дебатовъ нѣсколько другихъ ораторовъ указали на тѣ

печальныя послѣдствія и недоразумѣнія съ иностранными державами, какія должны неминуемо произойти въ случаѣ принятія билля.

[Въ дополненіе къ этимъ свѣдѣніямъ о юрисдикціи надъ торговыми судами, находящимися въ территоріальныхъ водахъ и портахъ иностранныхъ государствъ, переводчикъ позволяетъ себѣ привести еще нѣсколько примѣровъ практики, равно какъ обратить вниманіе читателя—на взглядъ нашего правительства при разныхъ случаяхъ примѣненія принциповъ международнаго права.

Въ 1836 году одинъ французъ, по имени Денешо, ѣхалъ, какъ пассажиръ, на американскомъ суднѣ «Елизавета» и по прибытіи въ Бордо подалъ жалобу на американскаго капитана, обвиняя послѣдняго въ истязаніяхъ во время пути. Капитанъ въ судъ не явился, ссылаясь на то, что онъ иностранецъ, и что происшествіе случилось въ открытомъ морѣ, а слѣдовательно и французскіе судьи въ этомъ дѣлѣ не компетентны. Бордоская судебная палата нашла этотъ отзывъ основательнымъ и отказала Денешо въ удовлетвореніи, предлагая ему обратиться къ американскимъ судамъ.

Но еслибы обвиняемый былъ французъ, котораго обвинялъ другой французъ въ преступленіи при тѣхъ же обстоятельствахъ, т. е. на томъ же американскомъ кораблѣ и въ открытомъ морѣ, и еслибы обвиняемый былъ заарестованъ на берегу, то, согласно французскимъ законамъ уголовнаго судопроизводства, онъ былъ бы судимъ французскимъ судомъ. Точно тоже постанавливаетъ и наше уложеніе о преступленіяхъ и наказаніяхъ; ст. 189 говоритъ: «Россійскіе подданные, находящіеся внѣ предѣловъ государства, и тамъ или прежде отбытія за границу учинившіе преступленіе противъ правъ державной власти своего отечества или цѣлости, безопасности или благосостоянія Россіи, или же въ нарушеніе правъ одного или нѣсколькихъ изъ соотечественниковъ своихъ подлежатъ дѣйствію постановленій сего уложенія, и по выдачѣ или возвращеніи въ Россію на основаніи приговора, предписаннымъ порядкомъ надъ ними произнесеннаго, подвергаются наказаніямъ, сими установленіями положеннымъ.

Приводимъ еще примѣръ. Вотъ что говоритъ Гелло: «въ 1837 году шведскій корабль *Форсаттингъ* остановился на рѣкѣ Луарѣ

въ пристани Пембефъ; на бордѣ случилось отравленіе однимъ изъ матросовъ другихъ. Я тогда имѣлъ честь управлять юстиціей въ Ренискомъ округѣ; я сомнѣвался относительно вопроса о компетенціи, во первыхъ, потому что корабль былъ купеческій, что онъ находился на французскихъ водахъ, а во вторыхъ, потому что между Франціей и Швеціей не было въ этомъ отношеніи взаимности. Я донесь правительству. Отвѣтъ, данный мнѣ министромъ юстиціи по совѣщаніи съ министромъ иностранныхъ дѣлъ, состоялъ въ томъ, что обвиняемаго надобно предоставить его корабельному начальству».

Въ 1844 г. Марсельскій исправительный судъ объявилъ себя компетентнымъ, и наказалъ капитана одного американскаго купеческаго корабля, который, по поводу назначенія мѣста стоянки въ гавани, нанесъ побои хозяину одного французскаго корабля, и кромѣ того сорвалъ съ послѣдняго флагъ.

Въ 1856 году французскій лоцманъ, взятый американскимъ кораблемъ, подалъ жалобу морскому начальству въ истязаніяхъ, претерпѣнныхъ имъ отъ лейтенанта. Начальство препроводило жалобу къ прокурору. Противъ всякаго ожиданія послѣдній объявилъ, что дѣло не подлежитъ вѣдомству французскаго суда. Американскій консулъ съ своей стороны требовалъ предоставленія этого дѣла своему вѣдомству, основываясь на конвенціи 1853 года между его отечествомъ и Франціей. Но министръ иностранныхъ дѣлъ, спрошенный министромъ юстиціи, отвѣчалъ, что конвенція нисколько не оправдываетъ требованій американскаго консула, съ чѣмъ согласился и американскій посланникъ. Вслѣдствіе этого опредѣлено было предать капитана французскому суду, который и приговорилъ его къ тюремному заключенію.

Въ иностранной гавани (или вообще въ иностранныхъ территоріальныхъ водахъ французскіе купеческіе корабли подчинены полицейской власти консула только въ случаѣ отсутствія военнаго корабля своей націи. Какъ только такого рода корабль прибудетъ на рейдъ, консулъ немедленно сдаетъ его командиру свою полицейскую власть; послѣдней вправѣ отказаться отъ этой власти, если его пребываніе не должно продолжаться болѣе восьми дней и если консулъ въ интересѣ порядка и дисциплины найдетъ къ тому препятствій.

Предписанія французскихъ законовъ ограничиваютъ права консуловъ и командировъ военныхъ судовъ. Онѣ предписываютъ соображаться съ мѣстными законами, равно какъ дѣйствовать на основаніи трактатовъ, обычаевъ, или началъ взаимности.

Россія держится того начала, что преступленія, по крайней мѣрѣ важныя, совершенныя на бордѣ купеческаго корабля въ иностранной гавани подсудны мѣстной юстиціи. Это видно, между прочимъ изъ слѣдующаго случая. Въ 1844 г. въ Рижской гавани матросъ одного англійскаго корабля убилъ другаго на кораблѣ. Мѣстная полиція взошла на корабль и арестовала виновнаго. Русское правительство предложило англійскому выдать виновника подъ условіемъ взаимности на будущее время. Англійкое правительство отказалось отъ условія, и убійца былъ судимъ русскими судами.

Нашъ новый уставъ о консулахъ предоставляетъ военнымъ кораблямъ полицію надъ купеческими въ иностранной гавани, не дѣлая различия между рейдомъ и портомъ. На стр. 31 говорится: «по прибытіи военнаго корабля, консулъ передастъ ему право полицейскаго надзора надъ находящимися тамъ русскими купеческими судами. Въ случаѣ неповиновенія команды или нарушенія порядка на коммерческомъ, консулъ обращается къ командиру военнаго судна о содѣйствіи для приведенія купеческой команды въ должное послушаніе и для возстановленія порядка.

Въ нѣкоторыхъ трактатахъ находятся спеціальныя постановленія о правѣ полиціи и суда надъ купеческими кораблями въ иностранной гавани. Несмотря на различіе ихъ редакцій въ самыхъ важныхъ и новыхъ заключаются постановленія, согласныя съ изложенными нами принципами. Таковы трактаты: Франціи съ Америкой 1788 г., съ Россіей 1857 г. 14 іюня, съ Бразиліей 1861 г. 9 марта, съ Испаніей 7 января 1852, съ Италіей 1862 года.

Когда существуютъ трактаты, то дѣло рѣшается ихъ постановленіями. При отсутствіи подобныхъ соглашеній обыкновенно принято поступать по началамъ взаимности. По мнѣнію Ортолана это начало не составляетъ абсолютнаго права, но оно даетъ большой вѣсъ требованіямъ, потому что смыслъ его слѣдующій: «Посмотрите, какъ мы поступаемъ съ вами; вотъ какими льго-

тами вы пользуетесь у насъ; поступайте такимъ же образомъ и относительно насъ». Это начало въ особенности получаетъ рѣшительную силу, когда его предъявляютъ такому государству, которое не только пользовалось подобными льготами, но и предъявляло требованіе на нихъ, какъ на законно должное.

Настоящее изслѣдованіе о правахъ купеческихъ кораблей въ иностранныхъ водахъ переводчикъ считаетъ самымъ удобнымъ окончить подлинными словами Ортолана, изъ котораго были почерпнуты почти всѣ вышеприведенныя свѣдѣнія.

Онъ говоритъ, что льготы, установленныя международнымъ правомъ въ пользу военныхъ и купеческихъ кораблей на территоріальныхъ водахъ иностраннаго государства, существуютъ только при предположеніи мирныхъ отношеній, и когда корабли сами наблюдаютъ и уважаютъ международное право. Если же корабль совершаетъ на территоріальныхъ водахъ иностраннаго государства непріязненныя дѣйствія противъ него, или публичныя насилія противъ жителей, тогда дѣло идетъ не о юрисдикціи, а о необходимой оборонѣ, а поэтому аттакованное государство имѣетъ безъ сомнѣнія право принять необходимыя мѣры защиты не только на территоріальныхъ водахъ, но и въ открытомъ морѣ. Такъ, напр. такое начало было приложено рѣшеніемъ французскаго кассаціоннаго суда въ 1832 г. къ сардинскому купеческому кораблю *Carlo Alberto*, который подошелъ къ Марсельскому берегу для высадки герцогини Беррійской и ея партизановъ, имѣвшихъ намѣреніе возжечь во Франціи междоусобную войну [1].

Съ другой стороны, права полиціи и юрисдикціи, признаваемыя за территоріальною властью, на водахъ которой стоятъ военные или купеческіе корабли, само собою разумѣется, признаются

---

[1] Подобное дѣло было въ 1857 г. съ кораблемъ *Каліари*. Пассажиры этого сардинскаго парохода завладѣли имъ, вышедши изъ Генуи, высадились на островѣ Понцѣ при входѣ въ Неаполитанскій заливъ, разбили гарнизонъ, освободили 400 человѣкъ политическихъ заключенныхъ, и отправились къ Капри. Нѣтъ сомнѣнія, что Неаполитанское правительство имѣло право, какъ оно это и сдѣлало, отправить военные корабли для преслѣдованія *Каліари* и захвата его даже внѣ черты территоріальнаго моря. Сомнѣніе заключалось въ томъ, имѣло ли право Неаполитанское правительство конфисковать *Каліари*, когда капитанъ и экипажъ его дѣйствовали по насилію пассажировъ

только относительно странъ цивилизованныхъ, гдѣ существуетъ организованное правительство и гдѣ слѣдуютъ началамъ международнаго права. Но если дѣло касается странъ варварскихъ или полуварварскихъ, не представляющихъ никакихъ судебныхъ гарантій, тогда право суда и власть тѣхъ государствъ, къ которымъ принадлежатъ корабли, не терпитъ умаленія.

Хотя различныя страны, находящіяся подъ властію или зависимостью Оттоманской Порты, и не могутъ быть отнесены къ такимъ, о которыхъ мы только что говорили, хотя Порта и находится въ международныхъ сношеніяхъ съ другими націями, но мусульманскія вѣрованія, обычаи и учрежденія такъ различны съ христіанскими, что христіанскія правительства должны были глубоко измѣнить, посредствомъ трактатовъ, обыкновенныя правила о международной юрисдикціи. Эти измѣненія въ особенности были необходимы во времена прошедшія, когда различіе въ религіозныхъ идеяхъ было глубже, когда различныя части Турецкой имперіи были въ такомъ состояніи, что ихъ называли варварскими (варварійскими) владѣніями.

Франція заключила съ Портою множество трактатовъ, начало которыхъ восходитъ къ XVI столѣтію, о подсудности французовъ, находящихся въ части Турецкой имперіи, извѣстной подъ именемъ Леванта (Echelles de Levant), какъ въ гражданскихъ, такъ и въ уголовныхъ дѣлахъ, не мѣстнымъ властямъ, а судамъ своего отечества. Хотя въ трактатахъ говорится только о преступленіяхъ между французами, но обычаемъ сдѣлано распространеніе сказаннаго изъятія и на преступленія, совершенныя французомъ противъ подданнаго Порты, и въ этомъ никогда не было отказываемо требованіямъ французскихъ консуловъ. Эдиктомъ 1778 года и закономъ 28 мая 1836 г. опредѣленъ порядокъ суда и слѣдствія консуловъ надъ французскими подданными. Консулъ и двое старшинъ, избранныхъ изъ числа находящихся на мѣстѣ французовъ, составляютъ судъ первой инстанціи; судъ второй инстанціи принадлежитъ палатѣ города Эксъ (Aix). Капитаны купеческихъ (французскихъ) кораблей обязаны за вознагражденіе отвозить во Францію подсудимыхъ по требованію консула. Такого же рода договоры заключены Франціей съ Китаемъ въ 1844, съ Маскатомъ въ 1846, съ Сіамомъ въ 1856 г., съ Японіей въ 1859 г.»

Россія по трактатамъ съ Персіею и Турціей выговорила себѣ право: русскіе подданные, совершившіе преступленіе въ этихъ странахъ не только противъ другихъ русскихъ, но и противъ подданныхъ этихъ государствъ, и даже противъ подданнаго другого государства, не подлежатъ мѣстному суду, но только суду своей націи. Первую судебную инстанцію составляетъ для нихъ посланникъ или консулъ. Эти агенты вершатъ только преступленія, за которыя слѣдуетъ по русскимъ законамъ наказаніе не свыше тюремнаго заключенія. При обвиненіяхъ въ болѣе важныхъ преступленіяхъ эти агенты, произведя слѣдствіе, отправляютъ подсудимаго вмѣстѣ съ слѣдственнымъ дѣломъ въ судъ ближайшей русской губерніи. По трактатамъ съ Китаемъ и Японіей существуетъ взаимная выдача учинившихъ преступленіе, т. е. русскіе, сдѣлавшіе преступленіе въ Китаѣ не судятся мѣстными властями, а отсылаются для суда въ Россію, — Россія также поступаетъ съ китайцами. Слѣдственно здѣсь есть взаимность, которой не существуетъ относительно Персіи и Турціи (¹). Само собою разумѣется, что если русскіе подданные не подлежатъ за преступленія, совершенныя въ Турціи, Персіи, Японіи, Китаѣ на сушѣ, дѣйствію законовъ этихъ странъ, то тѣмъ болѣе это относится къ преступленіямъ, совершеннымъ на территоріальныхъ водахъ этихъ государствъ.

§ 14.

Военныя суда въ иностранныхъ водахъ.

А. *Права военныхъ судовъ для входа въ иностранныя воды и пребыванія въ иностранныхъ портахъ.*

I. Отдѣльныя части сухопутной вооруженной силы могутъ переходить границы извѣстнаго иностраннаго государства только въ силу существующихъ конвенцій, или же получивъ на это особое разрѣшеніе надлежащаго правительства. Подобнаго огра-

(¹) Свод. Зак. Т. XV, кн. I, ст. 188, 191.

ниченія относительно военныхъ судовъ, въ смыслѣ посѣщенія иностранныхъ водъ, не существуетъ. Суда всѣхъ націй пользуются въ иностранныхъ водахъ и портахъ слѣдующими нормами права:

1) Территоріальныя воды, служащія путями сообщенія для безпрепятственнаго производства международной торговли, открыты во всякое время какъ военнымъ, такъ и торговымъ судамъ всѣхъ націй (см. § 13, VII) (¹).

2) Морскіе порты всѣхъ націй въ мирное время открыты военнымъ судамъ всѣхъ государствъ. Но не слѣдуетъ забывать, что это правило отнюдь не можетъ считаться для всѣхъ обязательнымъ; всякое государство имѣетъ полное право закрывать всѣ свои порты, или, даже только, нѣкоторые для входа военныхъ судовъ извѣстнаго государства, объявлять условія, на которыхъ разрѣшается входъ въ эти порты, равно какъ назначить срокъ большаго или меньшаго въ нихъ пребыванія (²). Только

(¹) О правѣ закрывать въ военное время входъ въ Орезундъ и въ оба Бельты военнымъ судамъ воюющихъ государствъ см. § 33 III.

(²) Объ этихъ принципахъ см. между другими: Surland, § 580; von Canarin, 10 Abhandlung §§ 15 и 34; Wheaton, El. стр. 124: «If there be no express prohibition the ports of a friendly state are considered as open to the public and commissioned ships belonging to another nation with whom that state is at peace». [Въ мирное время порта дружественнаго государства считаются *всегда открытыми*. Исключеніе можетъ быть только при существованіи особаго трактата или конвенціи].

Twiss, I. § 158: «The rule which applies in relation to an armed force upon land does not apply equally to an armed force upon the sea, as by the usage of Nations ships of war may freely enter the ports of a friendly Power without express permission, anless there be an especial prohibition against vessels of war entering such ports. It is competent for every Nation for reasons of State Policy to close all its ports, or certain only of its ports, against the vessels of war of all Nations or against the vessels of war of a particular Nation, but in such cases notice is usually given of such determination. Jf there be no such prohibition, the ports of a friendly Nation are considered to be open to the public ships of all Powers, with which it is at peace, for purposes of hospitality and they are supposed to enter such ports under an implied license from the Sovereign Power of the place». (Отношенія морской вооруженной силы къ законамъ иностраннаго государства не бываютъ такими же, какими они являются относительно сухопутной вооруженной силы. Согласно общепринятому теперь международному принципу военныя суда извѣстнаго государства имѣютъ въ мирное время право свободнаго входа въ воды дружественнаго государства. Противное можетъ быть только вслѣдствіе особаго запрещенія.

въ случаѣ крушенія или вообще морскаго бѣдствія входъ въ ближайшій портъ никогда не можетъ быть запрещенъ (¹).

Подобныя запрещенія зависятъ отъ политическихъ обстоятельствъ; основательность ихъ должна быть въ особенности признана въ тѣхъ случаяхъ, когда они лежатъ въ интересахъ собственной безопасности государствъ. Такъ, напримѣръ, австрійскіе законы во время войны запрещаютъ (см. III п. 1379) всѣмъ вообще судамъ въ ночное время входъ на такіе австрійскіе рейды, гдѣ находятся одно или большее число австрійскихъ военныхъ судовъ.

Въ сообщеніяхъ англійскихъ Royal commission on fugitive |saves такое запрещеніе права входа на иностранный рейдъ или вообще въ иностранныя воды называется мѣрою крайне необходимою въ интересахъ національнаго или частнаго права (extreme measure necessary for the protection of national or private interests). Впрочемъ, необходимо принять къ свѣдѣнію, что санитарные интересы могутъ быть нерѣдко причиною запрещенія входа военнымъ судамъ въ извѣстный портъ, равно какъ запрещенія сообщенія съ берегомъ (²), наблюденія за судномъ и пр.

Съ цѣлью урегулированія вопроса о взаимномъ допущеніи военныхъ судовъ были заключены многочисленные въ договоры,

---

Каждое государство вправѣ, по особымъ соображеніямъ государственной политики, закрывать свои порта для военныхъ судовъ извѣстныхъ государствъ, но для пользованія такимъ правомъ должно сначала воспослѣдовать для каждаго раза особая публикація. При несуществованіи же запрещеній входъ въ портъ дружественныхъ государствъ свободенъ для всѣхъ военныхъ судовъ)

Въ докладѣ королевской коммиссіи объ облегченіи участи бѣжавшихъ невольниковъ (Royal commission on fugitive slaves) 1876 года, выражается тотъ же взглядъ (см. въ особенности стр. VII, XXVII и XXVIII); въ одномъ мѣстѣ этого доклада прямо говорится: «Her Majestys Government could not deny to any foreign Sovereigu the right to interdict the entrance of British ships of war into his ports». (Правительство Ея Величества не можетъ признать ни за какимъ иностраннымъ государемъ (*) права — запрещать входъ въ свои порта военнымъ судамъ Англіи).

(¹) Ortolan, I стр. 145; также von Cancrin a. a. O.

(²) См. Calvo, I. § 512; Ортоланъ, I. стр. 192.

(*) Т. е. вѣрнѣе: представителемъ верховной власти.

которыхъ обыкновенно опредѣлялось число судовъ, могущихъ быть одновременно допущенными въ порта извѣстнаго государства ([1]). Гавань Антивари и всѣ вообще воды Черногоріи совершенно исключены отъ посѣщенія военныхъ судовъ всѣхъ націй ([2]).

II. Правила и обычаи, какіе существуютъ относительно пребыванія военныхъ судовъ въ иностранныхъ портахъ ([3]), въ особенности касаются слѣдующихъ пунктовъ.

1) Количества военныхъ судовъ одного и того же государства, которыя могутъ имѣть одновременное пребываніе въ иностранномъ порту; это правило отчасти заключается въ конвенціяхъ, отчасти его же можно встрѣтить въ государственныхъ законахъ страны ([4]).

([1]) Въ договорахъ Пруссіи съ Мексикой отъ 28 августа 1869 года статья II; съ Сальвадоромъ отъ 13 Іюня 1870 года ст. XVIII; съ Costa-Rica отъ 18 мая 1875 года ст. XXI. [Изъ болѣе древнихъ см. трактатъ 1663 г. $^{2}/_{14}$ февраля между Франціей и Даніей, подтвержденнымъ въ 1813 году. См. Ортоланъ, пер. Лохвицкаго стр. 13].

([2]) См. Берлинскій конгрессъ отъ 13 іюля 1878 года статья 29.

([3]) Нѣкоторыя государства издали на этотъ счетъ особыя предписанія; такъ, напримѣръ, поступила Австрія 20 мая 1866 года. См. далѣе для Копенгагена Marine-Verordnungsblatt 1875, стр. 112, 113 и 221; изъ этого положенія мы узнаемъ, что часть Копенгагенскаго рейда, находящаяся внутри Trecroner, вообще говоря, запрещена военнымъ судамъ и можетъ быть только посѣщена послѣдними въ тѣхъ случаяхъ, когда на нихъ находятся члены правительственной власти или же для нагрузки углемъ; въ послѣднемъ случаѣ допускается только одно судно на время нагрузки; для Бразиліи см. Allgemeiner Marine-Befehl п. 132 и Marine-Verordnungsblatt 1877, стр. 127; о стоянкахъ на рейдѣ Ріо-де-Жанейро см. Marine-Verord. 1870, стр. 55, 56 и 1875 г. стр. 105; для гавани Санъ-Томасъ см. Marine-Verord. Bl. 1876, стр. 93; для Нидерландской Индіи см. Allg. Mar. Befehl п. 105.

([4]) Такъ напримѣръ въ прежнихъ договорахъ количество это ограничивалось 3, 4, 5, 6, 8 (*) судами. По этому поводу Ортоланъ совершенно вѣрно (I, стр. 144) замѣчаетъ: «Ces sages limitations sont conformes à une politique prévoyante; car sans parler des cas de surprise qu'une puissance peut avoir á craindre de la

---

(*) Трактатомъ Россіи съ Франціей 1787 года ст. 19 — положено не болѣе 5 кораблей. Три корабля: трактатъ Даніи съ обѣими Сициліями 1748 года, Даніи съ Генуей 1789 г. Обыкновенно же у насъ принято допускать не болѣе трехъ кораблей того же государства (безъ особоуважительныхъ причинъ).

Переводчикъ.

2) Срока пребыванія иностранныхъ военныхъ судовъ въ извѣстныхъ портахъ; въ военныхъ портахъ этотъ срокъ ограничивается временемъ, необходимымъ для удовлетворенія всѣхъ нуждъ судна при полномъ содѣйствіи со стороны мѣстнаго порта для скорѣйшаго удовлетворенія этихъ нуждъ; далѣе могутъ быть извѣстныя ограниченія относительно выбора якорнаго мѣста

3) Обязательства — сообщать, тотчасъ послѣ прихода на рейдъ военнаго судна, всѣ свѣдѣнія касательно его флага, типа, его имени, вооруженія, числа команды, чина капитана, цѣли его прихода, и приблизительно время, которое намѣрено извѣстное судно оставаться въ этомъ порту.

4) Салюта.

5) Запрещенія не производить измѣренія глубинъ въ территоріальныхъ водахъ иностранныхъ государствъ, въ особенности въ мѣстахъ, находящихся въ горизонтѣ дѣйствія артиллерійскихъ орудій морской крѣпости. Исключенія могутъ касаться только измѣренія глубинъ съ цѣлью безопаснаго входа и выхода изъ порта.

6) Вооруженныя части командъ военныхъ судовъ не могутъ быть, безъ предварительнаго согласія мѣстной власти, отпущены на берегъ, въ равной степени не слѣдуетъ производить, безъ надлежащаго разрѣшенія, пальбу [1], или же какіе бы то ни были шлюпочные маневры (высадка дессанта и пр.). При этомъ совѣтуемъ — испрашивать вышеупомянутое разрѣшеніе только въ тѣхъ случаяхъ, когда можно ожидать вполнѣ любезный и удовлетворительный отвѣтъ.

---

part d'une autre avant la déclaration de guerre (voir le récit de l'attaque de Copenhague par les Anglais en Septembre 1807), le séjour sur son territoire de forces étrangères nombreuses peut devenir la source de circontances facheuses qu'il est utile de prevenir. (Эти мудрыя ограниченія совершенно согласуются съ принципами предусмотрительной политики; не говоря о тѣхъ многочисленныхъ случаяхъ неожиданнаго нападенія (см. разсказъ объ атакѣ англичанами Копенгагена въ сентябрѣ 1807 года), присутствіе въ отечественной территоріи многочисленной военной силы можетъ сдѣлаться источникомъ многихъ непріятныхъ обстоятельствъ, предупредить которыя было бы весьма полезно для страны).

[1] См. приказъ прусскаго адмиралтейства отъ 17 апрѣля 1853 г. (Allgemeine Marine-Befehle № 47); далѣе см. Queens Regulations § 420, которыя вмѣстѣ съ тѣмъ запрещаютъ увольнять на берегъ сразу много людей, наконецъ австрійскій регламентъ (Oesterreichisches Reglement) III. п. 1005.

7) Отпуска команды на берегъ и ея возвращеніе на судно. Въ настоящее время общепринято, что люди отправляемые на берегъ не по дѣламъ службы, надлежащаго оружія не имѣютъ. Но такъ какъ на этотъ счетъ не существуетъ особаго запрещенія, то людей можно также увольнять и при оружіи. Это въ особенности справедливо при тѣхъ обстоятельствахъ, когда ношеніе оружія необходимо въ интересахъ личной безопасности ([1]).

8) Починки, заготовленія разныхъ предметовъ по вооруженію, заготовкѣ провизіи, свѣжей воды, очищенія таможенныхъ пошлинъ, свободнаго безпошлиннаго провоза и пр. Касательно послѣдняго случая существуетъ общепризнанный обычай, что военныя суда, при условіи взаимности, освобождаются отъ всякой таможенной ревизіи ([2])

([1]) Въ 1864 году между прусскимъ правительствомъ и Португаліей состоялось соглашеніе, въ силу котораго матросы и морскіе солдаты одной изъ договаривающихся сторонъ увольняются безъ оружія на берегъ къ порту другой стороны; исключеніе допускалось только въ случаѣ охраны личной безопасности или при совершеніи какого нибудь торжественнаго акта. См. Allgemeines Marine-Verordnungs-Blatt и №№ 106 и 179 § 12 австрійскаго предписанія отъ 20 мая 1866 года касательно допущенія и обращенія съ военными судами дружественныхъ державъ, входящими въ австрійскія воды; тамъ говорится слѣдующее: «за исключеніемъ унтеръ-офицеровъ 1-го класса, которымъ ношеніе боевого оружія вообще всегда разрѣшается, команда иностраннаго военнаго судна должна быть увольняема на берегъ безъ оружія.

([2]) См. Ortolan, I. стр. 201 и приложеніе. Въ отношеніи таможенныхъ пошлинъ съ иностранныхъ военныхъ судовъ, находящихся въ германскихъ портахъ, союзный совѣтъ (Bundesrath.) постановилъ 12 октября 1878 года слѣдующее:

a) Таможенная ревизія, или вообще посѣщеніе иностранныхъ военныхъ судовъ въ интересахъ таможенныхъ пошлинъ, не можетъ имѣть мѣста.

b) Всѣ привезенные на берегъ съ этихъ судовъ предметы (какъ то: товары, съѣстные или матеріальные припасы) подлежатъ уплатѣ слѣдуемыхъ таможенныхъ пошлинъ на общемъ основаніи; съ этою цѣлью прежде ихъ отправки на берегъ, необходимо объ этомъ дать знать таможенной службѣ порта.

c) Отправка товаровъ и пр. съ берега на бортъ судна не подлежитъ контролю таможенной службы; противное можетъ имѣть мѣсто только въ тѣхъ случаяхъ, когда перевозимые предметы оплачиваются таможенной пошлиною на общемъ основаніи. Въ этихъ случаяхъ необходимо руководствоваться надлежащими предписаніями. Въ особенности слѣдуетъ принять всѣ мѣры къ тому, чтобы убѣдить служащихъ въ таможнѣ, что извѣстные предметы дѣйствительно назначаются на бортъ военнаго судна. (См. Central-Blatt für das deutsche Reich 1878, стр. 623).

О пошлинахъ, платимыхъ за проходъ Суэзкимъ каналомъ, см. Marine-Verord. Blatt 1877, стр. 153, 154. Согласно этимъ правиламъ военныя суда, равно какъ

9) Освобожденія отъ всѣхъ портовыхъ, гаванскихъ и пр. сборовъ.

10) Исполненія карантинныхъ правилъ (см. § 22, IV и V).

III. Право входа военныхъ судовъ въ иностранные порта не касается права подниматься со стороны моря вверхъ по какимъ нибудь внутреннимъ водамъ или воднымъ системамъ иностраннаго государства; касательно такого права вполнѣ примѣняются принципы, соблюдаемые при переходѣ вооруженной силы границъ иностраннаго государства. Отсюда мы можемъ вывести заключеніе, что для права входа во внутреннія воды, или водныя системы, необходимо сначала запастись разрѣшеніемъ подлежащей власти (¹).

Германская инструкція командировъ военныхъ судовъ и пр. обращаетъ на это обстоятельство особенное вниманіе и въ § 9 допускаетъ, что въ случаяхъ не терпящихъ отлагательства, т. е. тамъ, гдѣ невозможно обождать разрѣшенія подлежащей власти, необходимо обратиться за этимъ разрѣшеніемъ даже по занятіи извѣстной позиціи (²).

IV. Особенное значеніе для германскихъ военныхъ судовъ, плавающихъ на дальнемъ востокѣ и въ южныхъ моряхъ Тихаго

торговыя суда, назначенныя или зафрахтованныя для перевозки войска (также суда, идущія съ однимъ балластомъ) освобождены отъ всякой дополнительной пошлины. Вся подать такихъ судовъ назначена по 10 франковъ за каждое число регистрированныхъ тоннъ.

(¹) Когда въ 1879 году заказанное для Даніи въ Англіи военное судно пришлось провести чрезъ каналъ рѣки Эйдеръ, то Датское правительство обратилось объ этомъ съ просьбою къ Германскому правительству, которое съ своей стороны весьма любезно исполнило желаніе Даніи.

(²) См. также Oesterreichisches Reglement. III. № 1005. — Съ точки зрѣнія международнаго рѣчнаго права иностранныя военныя суда во всемъ сравниваются съ отдѣльными частями вооруженнаго войска, т. е. плаваніе по внутреннимъ водамъ или по внутреннимъ воднымъ бассейнамъ имъ безусловно запрещается. Германскія канонирскія лодки, плавающія по рѣкѣ Рейну, должны такимъ образомъ ограничиваться только германскою частью этой рѣки. Лѣтомъ 1873 года австрійскій дунайскій мониторъ «Leitha» совершилъ свое плаваніе до Штраубинга (въ Баваріи); на послѣдовавшій протестъ, австрійскія власти, объявили, что мониторъ «Leitha» дѣлаетъ только учебное плаваніе съ цѣлью дать командѣ возможность практически изучить иностранныя воды. Но въ концѣ концовъ австро-венгерское правительство сочло своею обязанностью просить извиненія, и такъ какъ баварское правительство не соглашалось на дальнѣйшее пребываніе монитора «Leitha», то послѣдній былъ отозванъ.

океана, имѣютъ слѣдующіе договоры, конвенціи, предписанія и т. п. о заходѣ въ иностранные порта и пр.

1) Отношенія съ Китаемъ вполнѣ выяснены торговымъ и дружественнымъ договоромъ, съ одной стороны, съ государствами нѣмецкаго таможеннаго союза, обоими Мекленбургами, Ганзейскими городами Любекъ, Бременъ и Гамбургъ и съ другой — Китаемъ, отъ 2 Сентября 1861 года, ратификованный 14 Января 1863 года (см. Gesetz-Gebung 1863, ст. 13); на основаніи статей этого договора командирамъ германскихъ военныхъ судовъ, крейсирующихъ для защиты торговли или съ цѣлью преслѣдованія морскихъ разбойниковъ, разрѣшено заходить во всѣ, безъ различія, порта Китая.

Касательно освобожденія отъ таможенныхъ пошлинъ, заготовленія провизій и пр. см. также договоры.

2) Отношенія германскихъ военныхъ судовъ въ водахъ Японіи опредѣлены дружественнымъ и торговомореплавательнымъ договоромъ, съ одной стороны, между Сѣверо-Германскимъ Союзомъ и государствами германскаго таможеннаго союза и Японіею съ другой стороны, заключеннымъ 20 февраля 1869 года, (см. Bundes-Gesetzblatt des Nord. Bund. 1870). Согласно этому договору, германскимъ судамъ открыты порта Хакодате, Хіаго, Канагава (Іокагама), Нагасаки, Ніегата, Эбисуминато (на островѣ Садо) и Осака) (ст. 3); относительно заготовленія провизіи для военныхъ судовъ см. ст. 18; касательно же льготъ по таможенной ревизіи, равно какъ правилъ нагрузки и выгрузки см. №№ 2 и 4 опредѣленій торговаго права (Handelsregulativs).

3) Дружественный договоръ между Германскимъ императоромъ и королемъ Тонга отъ 1 ноября 1876 ([1]) года, въ статьѣ V опредѣляетъ слѣдующее: «военныя суда обѣихъ высокодоговариваю щихся сторонъ имѣютъ взаимное право входить во всѣ воды и порта, принадлежащіе другой сторонѣ, равно какъ бросать тамъ якорь, оставаться болѣе или менѣе продолжительное время, запасаться всѣмъ необходимымъ, починяться — предполагая при этомъ полное соблюденіе мѣстныхъ законовъ и предписаній. Для лучшаго достиженія этихъ цѣлей, въ особенности же для созданія

([1]) См. Reichs-Gesetzblatt 1877.

угольнаго склада, король Тонга разрѣшаетъ германскому правительству права свободнаго пользованія необходимой для этой цѣли земли въ группѣ острововъ Wawan, но во всякомъ случаѣ безъ всякаго ограниченія верховныхъ правъ короля Тонга на эти владѣнія».

4) Дружественный и пр. договоръ между Германіей и королевствомъ Гавайскихъ острововъ отъ $\frac{\text{25 марта}}{\text{19 сентября}}$ 1879 года [1] разрѣшаетъ въ ст. VII свободный входъ военныхъ судовъ во всѣ порта, рѣки или прочія мѣста, открытыя для свободной иностранной торговли, съ правомъ разсчитывать на содѣйствіе мѣстныхъ властей въ случаѣ починки, необходимости заготовки запасовъ, провизіи и пр.

5) Дружественный договоръ съ королевствомъ Самоа отъ 24 января 1879 года [2] опредѣляетъ въ ст. V слѣдующее: «Германскимъ военнымъ судамъ предоставляется право свободнаго входа въ портъ Салуафата, бросать тамъ якорь, оставаться болѣе или менѣе продолжительное время, принять необходимые запасы и починяться; кромѣ того германскому правительству предоставляется право предпринять всѣ постройки или издавать распоряженія, лежащія въ интересахъ германскихъ военныхъ судовъ и ихъ командъ.

Германское правительство, кромѣ того, вправѣ поднять на берегу свой флагъ надъ тѣми зданіями, надъ которыми оно заблагоразсудитъ это сдѣлать съ условіемъ однако, чтобы этимъ актомъ ни въ чемъ не были нарушены верховныя права королевства Самоа. Съ своей стороны послѣднее обязуется ни въ чемъ не уменьшать права и льготы, которыя даются германскому правительству настоящимъ договоромъ надъ портомъ Салуафата. Этимъ договоромъ также ни въ чемъ не уменьшаются прежнія права и обязанности, которыя правительство Самоа въ свое время предоставило военнымъ и торговымъ судамъ разныхъ національностей въ порту Салуафата, но правительство послѣдняго обя-

---

(1) См. Reichs-Gesetz-Blatt 1880 [Первое число, т. е. 25 марта вѣроятно обозначаетъ день подписанія договора, второе же — 19 сентября — день его ратификаціи].

(2) См. Reichs-Gesetz-Blatt 1881

зывается не давать другимъ націямъ, какъ въ самомъ порту, такъ и по его берегамъ правъ одинаковыхъ съ германскими. Далѣ германскія военныя суда имѣютъ право свободнаго посѣщенія и другихъ водъ, портовъ и пр. правительства Самоа, равно какъ бросать въ этихъ водахъ якорь, сдѣлать запасы. починяться на основаніи особыхъ правилъ, которыя имѣютъ быть разработаны; наконецъ правительство Самоа обѣщаетъ, что оно въ порту Апіа (Aрia) и надъ его берегами не дастъ какихъ бы то ни было особыхъ правъ и преимуществъ другой націи и что даже въ этомъ отношеніи германское правительство будетъ имѣть одинаковыя права съ другими иностранными государствами».

[Принимая во вниманіе то важное значеніе, какое имѣютъ для нашихъ судовъ, плавающихъ въ Тихомъ океанѣ, хорошо выясненныя отношенія съ государствами дальнаго Востока, переводчикъ считаетъ своею обязанностью подѣлиться объ этомъ предметѣ кое какими свѣдѣніями.

Наши отношенія съ *Китаемъ* регулируютъ: Айгунскій договоръ 16 Мая 1858 года, трактатъ, заключенный въ Тянь-цзинѣ $^{1}/_{13}$ Іюня 1858 г., дополнительный договоръ отъ 2 Ноября 1860 г. и, наконецъ, С.-Петербургскій трактатъ 1881 года.

При сношеніяхъ же съ Японіей главными руководящими положеніями служатъ слѣдующіе договоры: 1) Трактатъ о торговлѣ и границахъ, заключенный въ Симодѣ 26 Января 1855 года, 2) трактатъ о торговлѣ и дружбѣ, заключенный въ Іеддо $^{7}/_{19}$ Августа 1858 года, 3) конвенція заключенная въ Іеддо $^{11}/_{23}$ Декабря 1867 года въ измѣненіе и дополненіе трактата $^{7}/_{19}$ Августа 1858 года и 4) трактатъ 25 Апрѣля (7 Мая) 1875 года объ обмѣнѣ части острова Сахалина на гряду Курильскихъ острововъ и дополнительная статья, подписанная въ Токіо $^{10}/_{22}$ Августа 1875 года.

Изъ другихъ же мелкихъ государствъ дальняго Востока, Россія, на сколько извѣстно по крайней мѣрѣ пишущему эти строки, имѣетъ только вполнѣ выясненныя отношенія съ королемъ Гавайскихъ острововъ, которыя регулируются конвенціей о торговлѣ и мореплаваніи отъ 19 Іюня 1869 года.

Разсмотримъ отдѣльно каждый трактатъ и договоръ.

Въ Айгунскомъ договорѣ съ Китаемъ отъ 16 Мая 1858 года говорится слѣдующее:

Ст. 1.

Лѣвый берегъ рѣки Амура, начиная отъ рѣки Аргуни до морскаго устья р. Амура, да будетъ владѣніемъ Россійскаго государства, а правый берегъ, считая внизъ по теченію до р. Усури владѣніемъ Дайцинскаго государства; отъ р. Усури далѣе до моря находящіяся мѣста и земли, впредь до опредѣленія по симъ мѣстамъ границы между двумя государствами, какъ нынѣ, да будутъ въ общемъ владѣніи Дайцинскаго и Россійскаго государствъ. По рѣкамъ Амуру, Сунгари и Усури могутъ плавать только суда Дайцинскаго и Россійскаго государствъ; всѣхъ же прочихъ иностранныхъ государствъ судамъ по симъ рѣкамъ плавать не должно. Находящихся по лѣвому берегу р. Амура отъ р. Зеи на югъ, до деревни Хормолдзинь, Маньчжурскихъ жителей оставить вѣчно на прежнихъ мѣстахъ ихъ жительства, подъ вѣдѣніемъ Маньчжурскаго правительства, съ тѣмъ, чтобы русскіе жители обидъ и притѣсненій имъ не дѣлали.

Ст. 2.

Для взаимной дружбы подданныхъ двухъ государствъ дозволяется взаимная торговля, проживающимъ по рѣкамъ: Усури, Амуру и Сунгари подданнымъ обоихъ государствъ, а начальствующіе должны взаимно покровительствовать на обоихъ берегахъ торгующимъ людямъ двухъ государствъ.

Имѣя въ виду недостатокъ мѣста, переводчикъ ограничится въ другихъ трактатахъ только перечисленіемъ содержанія каждаго изъ нихъ.

Краткое резюме содержанія:

1) *Трактата съ Китаемъ отъ 1—13 Іюня 1858 г. Тянь-Цзинь.*

Ст. I. Подтвержденіе мира и дружбы.—II. О сношеніяхъ правительствъ.—III и IV. Открытіе китайскихъ портовъ для русской торговли. Морская торговля.—V. О консулахъ и сношеніяхъ

съ ними.—VI. Условія на случай кораблекрушеній и аварій.—VII. О тяжебныхъ и спорныхъ дѣлахъ. Преступленія.—VIII. Покровительство христіанской вѣрѣ со стороны китайцевъ.—IX. Условіе касательно русско-китайской границы.—X. О Русской Духовной миссіи.—XI. О сношеніяхъ между Кяхтою и Пекиномъ.—XII. Обязательство предоставить русскимъ подданнымъ всѣ тѣ преимущества и права по торговлѣ и политикѣ, какія будутъ даны какой либо другой націи.

2) *Дополнительнаго договора, заключеннаго $^{2}/_{14}$ Ноября 1860 года съ Китаемъ. Пекинъ.*

Ст. I и II. О выясненіи точныхъ границъ между обоими государствами.—III. О съѣздѣ коммисаровъ обоихъ договаривающихся сторонъ.—IV. О свободной и безпошлинной торговлѣ въ границахъ, опредѣленныхъ ст. I и II настоящаго договора.—V. О правѣ русскихъ купцовъ ѣздить для торговыхъ цѣлей изъ Кяхты въ Пекинъ (¹). О правѣ китайскихъ купцовъ въ русскихъ владѣніяхъ. — VI. О торговлѣ въ Кашгарѣ. О грабежахъ и насиліяхъ.—VII. О правахъ русскихъ и китайскихъ купцовъ.—VIII. О покровительствѣ, оказываемомъ русскимъ и китайскимъ купцамъ.—IX. О толкованіи и юридическомъ значеніи настоящихъ правилъ.—X. О юрисдикціи разныхъ преступленій. — XI. О письменныхъ сношеніяхъ между начальниками различныхъ частей.—XII. О почтѣ.—XIII. О соглашеніи между Генералъ-Губернаторомъ Восточной Сибири и пограничными сановниками Китайской имперіи касательно дополнительныхъ условій по настоящему трактату.

3) *Трактата, заключеннаго въ С.-Петербургѣ $^{2}/_{14}$ Февраля 1881 года и ратификованнаго Китайскимъ Императоромъ $^{3}/_{15}$ Мая, Русскимъ же Императоромъ 4 Августа того же года* (²).

Этотъ договоръ преимущественно касается правъ и преимуществъ русскихъ купцовъ, торгующихъ въ Китаѣ, равно какъ китайцевъ въ русской территоріи. Только одна 19 статья касается

(¹) При этомъ сдѣлано слѣдующее ограниченіе: «Русскіе купцы имѣютъ право ѣздить для торговли въ Китай во всякое время, только въ одномъ и томъ же мѣстѣ ихъ должно быть не болѣе 200 человѣкъ.

(²) См. собраніе узаконеній и распоряженій нашего правительства за 1881 годъ № 89.

*

торговаго мореплаванія. Поэтому интересующихся отсылаемъ къ подлиннику.

4) *Трактата о торговлѣ съ Японіей 26 Января 1855 года. Симода.*

Ст. I. Постановленіе о мирѣ и дружбѣ.—II. Границы между Россіей и Японіей. Открытіе портовъ для Россіи.—IV. О судахъ, претерпѣвшихъ крушеніе. — V. Допущеніе мѣновой торговли въ портахъ Симода и Хокодате. — VI. Назначеніе консула въ Симоду или Хокодате. —VII. Обязательство Японскаго правительства на случай возникновенія какого либо вопроса. — VIII. О свободѣ русскихъ въ Японіи и японцовъ въ Россіи. Преступленія.—IX. Обязательство со стороны Японіи предоставить Россіи одновременно всѣ тѣ права и преимущества, какія будутъ даны какой либо другой націи.

5) *Трактата съ Японіею о торговлѣ и дружбѣ отъ* 7/19 *Августа 1858 года. Іеддо.*

Ст. I. О трактатѣ, заключенномъ въ Симодѣ 26 Января (3 Февраля) 1855 г.—II. О дипломатическихъ сношеніяхъ.—III. Открытіе новыхъ портовъ для Россіи и закрытіе порта Симоды.—IV. О назначеніи консуловъ и консульскихъ агентовъ.—V и VI. Права русскихъ въ открытыхъ портахъ Японіи. Исключительное положеніе городовъ Іеддо и Осаки.—VII. О правахъ русскихъ въ Японіи. Свобода вѣроисповѣданія.—VIII. Опредѣленіе предѣловъ свободнаго посѣщенія мѣстностей, прилегающихъ къ открытымъ портамъ.—IX. Условія касательно свободы торговли и взаимныхъ отношеній.—X. Постановленіе о продажѣ оружія и вывозѣ изъ Японіи риса и пшеницы. Продажа мѣди.—XIII. Объ употребленіи монеты въ торговлѣ съ Японіею. — XIV. Разбирательство спорныхъ дѣлъ между русскими и японцами. Преступленія.—XV. О трактатахъ.

6) *Трактата, заключеннаго 25 Апрѣля (7 Мая) 1875 года съ Японіей объ уступкѣ части острова Сахалина за гряду Курильскихъ островов. С.-Петербургъ.*

Ст. I. Объ уступкѣ Японскимъ правительствомъ остальной части о-ва Сахалина и о новыхъ границахъ между Россіей и Японіей.—II. О передачѣ русскимъ правительствомъ 18 острововъ изъ Курильской группы японцами и о новыхъ границахъ

между обоими государствами. — III. О срокѣ передачи и обмѣны ратификацій. — IV. Объ оцѣнкѣ всѣхъ государственныхъ зданій и уплатѣ за нихъ оцѣночной суммы тѣмъ правительствомъ, къ которому переходитъ владѣніе уступленною территоріею.—V. О сохраненіи національности мѣстныхъ жителей уступаемыхъ территорій и объ оказаніи имъ всякой льготы и поощренія.— VI. О правѣ японскихъ судовъ безпошлинно ввозить въ продолженіи десяти лѣтъ всякіе товары въ портъ Карсакова (Кусcунъ-Котанъ). О рыбной ловлѣ и судоходствѣ въ портахъ Охотскаго моря и Камчатки.—VII. О составленіи особаго протокола по полученіи Японскимъ уполномоченнымъ своихъ полномочій.

Въ дополнительной же деклараціи къ ст. 4 вышеозначеннаго трактата, заключенной $^{10}/_{22}$ Августа 1875 года въ Токіо преимущественно опредѣляются болѣе подробныя условія оцѣночной суммы разныхъ построекъ, зданій и пр., которыя должны перейти японскому правительству, а также опредѣляются болѣе подробныя права и обязанности всѣхъ жителей уступленныхъ территорій.

7) *Конвенціи о торговлѣ и мореплаваніи, заключенной съ Гавайскимъ королевствомъ 19 Іюня 1869 г. Парижъ.*

Ст. I и II. Общее постановленіе касательно свободы торговли и мореплаванія.—III. Поясненія къ I и II статьямъ.—IV. О назначеніи консуловъ и ихъ правахъ и обязанностяхъ.—V. Условія на случай кораблекрушеній.—VI. Продолжительность дѣйствія конвенціи.

Срокъ этой конвеніи истекъ 19 Іюня 1879 года, но по смыслу послѣдней статьи она могла быть продолжена.

Болѣе же подробныя свѣдѣнія о всѣхъ дѣйствующихъ теперь договорахъ см. въ книгѣ: «Сборникъ дѣйствующихъ трактатовъ и конвенцій, касающихся военнаго мореплаванія (1)», изданіе Гидрографическаго Департамента Морскаго Министерства.

Цѣль этого сборника лучше всего опредѣляется подлинными словами его предисловія, гдѣ говорится слѣдующее: «Командиры военныхъ судовъ, посѣщающихъ иностранныя воды, часто не имѣ-

---

(1) Эта книга только что окончена составленіемъ и въ непродолжительномъ времени должна поступить въ печать.

ютъ полныхъ и точныхъ свѣдѣній объ установленныхъ политическихъ и соціальныхъ отношеніяхъ между отечествомъ и иностранными государствами, а также о правахъ и преимуществахъ, какія, на основаніи трактатовъ и другихъ международныхъ актовъ, предоставлены мареплаванію. Будучи разбросаны въ разныхъ собраніяхъ законовъ, распоряженій и постановленій правительства и нерѣдко являясь даже библіографическою рѣдкостью, эти акты не всегда доступны лицамъ, имѣющимъ въ нихъ надобность. Помимо того, пользованіе ими представляется крайне затруднительнымъ, съ одной стороны, вслѣдствіе тѣхъ измѣненій, какія они претерпѣли съ теченіемъ времени и съ измѣненіемъ обстоятельствъ, съ другой стороны, вслѣдствіе обилія вопросовъ, составляющихъ часто предметъ одного и того же договора. Спеціальныхъ же систематическихъ изданій по разсматриваемому вопросу въ морской литературѣ нѣтъ.

Желая восполнить этотъ пробѣлъ и устранить вышеупомянутыя затрудненія, Гидрографическій Департаментъ Морскаго Министерства, при содѣйствіи Департамента внутреннихъ сношеній Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, предпринялъ настоящее изданіе «Сборника дѣйствующихъ трактатовъ и конвенцій, касающихся военнаго мореплаванія».

Согласно намѣченной цѣли и сообразно съ характеромъ излагаемыхъ документовъ распредѣленъ и самый матеріалъ. Такъ, вслѣдъ за оглавленіемъ договоровъ по государствамъ, съ которыми эти договоры заключены, слѣдуютъ самые договоры, въ подлинникахъ, въ хронологическомъ порядкѣ, при чемъ каждому договору предпосылается краткое содержаніе. Изложеніемъ послѣдняго имѣется въ виду устранить необходимость прочитывать цѣлый трактактъ, иногда очень пространный, съ цѣлію найти въ немъ лишь краткое указаніе на искомый предметъ. Наконецъ, въ концѣ книги помѣщаются приложенія къ трактатамъ. При составленіи этихъ приложеній имѣлось въ виду указать на цѣлость измѣненій того или другаго договора и пополнить и пояснить современными оффиціальными документами тотъ или другой вопросъ международныхъ отношеній.

B. *Права и обязанности военныхъ судовъ въ иностранныхъ водахъ.*

V. Военныя суда представляютъ собою за границею часть вооруженной силы того государства, которое ихъ отправило; командиръ судна есть представитель (Träger) этого государства. Поэтому военныя суда имѣютъ не только права (Anspruch) на оказаніе имъ особыхъ почестей (см. §§ 25—27), но они въ то же время должны пользоваться всѣми верховными правами и независимостью своего правительства.

На основаніи этого взгляда, военныя суда не могутъ подлежать какой бы то ни было иностранной власти, такъ какъ въ противномъ случаѣ послѣдняя должна была бы неминуемо посягнуть на авторитетъ и достоинство верховной власти иностранныхъ военныхъ судовъ.

Но, высказывая этотъ взглядъ, мы вовсе не хотимъ военнымъ судамъ дать то особое значеніе, какое имѣютъ въ иностранныхъ государствахъ представители дипломатической власти. Къ числу особенныхъ правъ послѣдней въ особенности слѣдуетъ отнести ихъ полную экстерриторіальность [т. е. иначе говоря-внѣземельность]. Военныя же суда должны представлять собою практическое осуществленіе военной власти, авторитета и самостоятельности ихъ отечественнаго правительства. Это въ особенности должно касаться права *«защиты»* (см. ниже VIII), при чемъ это понятіе должно пользоваться въ послѣднемъ случаѣ гораздо большими льготами, чѣмъ дома посланниковъ. Хотя, съ точки зрѣнія международнаго права, дома посланниковъ считаются экстерриторіальными (внѣземельными), но это положеніе, на основаніи современнаго взгляда, касается только личной безопасности посланника и его свиты (Begleitung) (¹).

Такъ какъ военныя суда, гдѣ бы они не находились, представляютъ собою отдѣльныя части своего государства со всѣми

(¹) См. рѣшеніе правительственнаго суда (Reichsgerichts) отъ 26 Ноября 1881 года (Entsch. in Strafsachen, томъ III, стр. 71). По нашему мнѣнію, Calvo ошибается (I. § 538), сравнивая военное судно, въ нѣкоторомъ смыслѣ, съ домомъ посланника (Hotel eines Gesandten).

правами и преимуществами (прерогативами) послѣдняго, то они вездѣ экстерриторіальны. Ни одна иностранная государственная власть не имѣеть права вмѣшиваться въ распри, происходящія какъ на палубѣ военныхъ судовъ, такъ равно и на ихъ шлюпкахъ; органы иностранной власти, безъ разрѣшенія командира, не имѣютъ права входить на бортъ иностраннаго военнаго судна.

Хотя это положеніе въ открытомъ морѣ и не подлежитъ никакому сомнѣнію, но принципіально должно, кромѣ того, признать полную неприкосновенность военнаго судна во все время его пребыванія въ иностранныхъ водахъ.

Само собою разумѣется, что неприкосновенность военнаго судна не можетъ служить для полной безотвѣтственности командира послѣдняго; но командиры военныхъ судовъ отвѣчаютъ за свои поступки только своему правительству. Всѣ возникающія недоразумѣнія между военнымъ судномъ и мѣстною властью иностраннаго государства должны быть улажены, за невозможностью исполнить это на мѣстѣ, только дипломатическимъ путемъ.

Впрочемъ въ тѣхъ случаяхъ, когда военныя суда позволяютъ себѣ въ иностранныхъ водахъ акты насилія, или примѣненія открытой вооруженной силы, надлежащая иностранная власть имѣетъ полное право принять немедленно соотвѣтствующія мѣры, клонющіяся къ безопасности и неприкосновенности собственной свободы и независимости (1).

Но вмѣстѣ съ тѣмъ каждое военное судно обязано уважать въ иностранныхъ водахъ мѣстные законы, въ особенности же оно должно подчиняться портовому порядку (2). Только въ этомъ смыслѣ, но отнюдь не въ другомъ, слѣдуетъ толковать извѣстную статью, встрѣчаемую въ многочисленныхъ государственныхъ договорахъ, согласно которой военныя суда, вступающія въ разрѣшенныя имъ воды, обязываются подчиняться во все время ихъ

---

(1) См. Calvo, I. § 543.

(2) Oesterreichisbes Reglement III, № 1005; Queens-Regulations § 416. De Cussy, I, стр. 146: «De même que les bâtiments de la marine commerciale, les bâtiments de guerre doivent dans les ports étrangers et sur les rades où ils mouillent, se conformer aux reglements locaux en tout ce qui concerne la police maritime». (Военныя суда, также какъ коммерческія, обязаны подчиняться мѣстнымъ правиламъ въ отношеніи всего того, что можетъ касаться власти морской полиціи)

пребыванія въ этихъ водахъ всѣмъ законамъ и предписаніямъ мѣстной иностранной власти (1).

VI. Но не слѣдуетъ упускать изъ виду, что неприкосновенность (экстерриторіальность) военныхъ судовъ была признана далеко не всѣми писателями. Иные публицисты уровняли во всѣхъ отношеніяхъ военныя суда съ торговыми. Изъ нихъ особенною крайностью воззрѣнія отличается Lampredi (2), который прямо объявляетъ, что въ національныхъ водахъ можетъ имѣть авторитетъ только представитель этихъ водъ, а потому всякая юридическая власть принадлежитъ только одному ему. Azuni (3) и Pinheiro-Ferreira (4) говорятъ не прямо, но косвенно почти тоже; но изъ нихъ первый, признавая только авторитетъ военной власти командира иностраннаго судна, смотритъ на военное судно также, какъ на вооруженную силу иностраннаго государства (часть его арміи) и поэтому приходитъ къ результату: «che excluso il comando militare, il quale reste intatto per la qualità e nature della nave di guerra, s'intenderrà per ogni altro riguardo sottoposta la stessa nave, e l'equipaggio alla guirisdizione del sovrano del porto» (5).

Этой точки зрѣнія, которая какъ по своему существу, такъ равно и на практикѣ народовъ до новѣйшаго времени всегда противорѣчила всѣмъ основнымъ положеніямъ государственнаго права, присвоено весьма недавно большое значеніе въ Англіи. Вопросъ заключался въ правѣ англійскихъ военныхъ судовъ оказывать защиту тѣмъ невольникамъ, которымъ, во время пребыванія англійскихъ военныхъ судовъ въ государствахъ, гдѣ принципъ не-

(1) Такъ, напримѣръ, такое требованіе мы встрѣчаемъ выраженнымъ въ ст. 2-ой договора между Сѣверо-Германскимъ союзомъ и Мексикой отъ 26 Августа 1869 года; въ австрійскихъ предписаніяхъ касательно допущенія и правъ иностранныхъ военныхъ судовъ въ австрійскихъ портахъ и водахъ говорится: «Иностранныя военныя суда, равно какъ австрійскія военныя суда, обязаны въ австрійскихъ портахъ сообразоваться съ мѣстными санитарными и финансовыми порядками (§ 4).

(2) I. стр. 111 и слѣд.

(3) I. стр. 96 и слѣд.

(4) См. ниже VII. 3.

(5) Т. е. что, исключая воинской дисциплины и служебныхъ отношеній, остающихся,—въ силу смысла и характера военнаго судна, — неприкосновенными, само судно и его команда во всѣхъ прочихъ отношеніяхъ должны считаться подлежащими юрисдикціи правительства того порта.

вольничества признается законнымъ, удалось скрыться на англійскія военныя суда (1). Не подлежитъ сомнѣнію, что этотъ вопросъ находится въ тѣсной связи съ вопросомъ неприкосновенности (экстерриторіальности) военныхъ судовъ въ иностранныхъ портахъ. Для его рѣшенія королевскимъ указомъ отъ 14 Февраля 1876 года была назначена коммисія подъ именемъ: Royal commission on fugitive slaves—въ протоколахъ которой подвергалось сильному нападенію ученіе объ экстерриторіальности (неприкосновенности) военныхъ судовъ. Въ этомъ смыслѣ особеннаго вниманія заслуживаетъ памятная записка отъ 2 Мая 1876 г. (Prememoria) предсѣдателя верховнаго суда лорда Александра Кокбурна (2).

По нашему мнѣнію, всѣ старанія пошатнутъ основы ученія о неприкосновенности военныхъ судовъ въ иностранныхъ водахъ—потерпѣли полное пораженіе.

Для того, чтобы имѣть болѣе или менѣе точное понятіе о взглядахъ лорда Cockburn (Кокбурнъ) достаточно привести слѣдующую выписку изъ его записки: «Probably if a local subject, having committed an offence against to local laws, were to find his way on to a British ship of war, the commander would at once give him up to the local authorities. Even if one of his own crew had commited an offence on shore he would probably do he same (3). Мы позволяемъ себѣ думать, что ни одинъ морской офицеръ какой бы то ни было національности, въ особенности же ни одинъ командиръ англійскаго военнаго судна, не позволитъ себѣ поступить такимъ образомъ. Что же касается командировъ германскихъ военныхъ судовъ, то имъ въ настоящемъ случаѣ необходимо руководствоваться § 9 уложенія о наказаніяхъ Германской имперіи (Strafgesetzbuch des deutschen Reichs), который

(1) См. ниже VIII.

(2) № III этого отчета, стр. XXVIII до LVI. См. также дополненія и разъясненія Rothery № V отчета, стр. LXII до LXXXV.

(3) Т. е. если бы мѣстнымъ жителемъ было совершено какое либо преступленіе противъ мѣстныхъ законовъ и этому лицу удалось бы скрыться на одно изъ британскихъ военныхъ судовъ, то командиръ судна выдалъ бы вѣроятно преступника мѣстнымъ властямъ. Онъ поступилъ бы вѣроятно также даже въ томъ случаѣ, еслибъ кто либо изъ его собственныхъ матросовъ совершилъ преступленіе на берегу.

говоритъ, «что германскій подданный не можетъ быть выданъ иностранному правительству для наказанія или для судебнаго преслѣдованія «(Ein Deutscher darf einer ausländischen Regierung zur Verfolgung oder Bestrafung nicht überliefert werden).

Имѣя въ виду попытки англійскаго правительства затмить (обезсилить) выраженную нами точку зрѣнія о правѣ неприкосновенности (экстерриторіальности) военныхъ судовъ въ иностранныхъ водахъ, посмотримъ, что говорятъ на этотъ счетъ извѣстные публицисты новѣйшаго времени.

Вотъ что говоритъ по этому поводу англійскій историкъ Harcourt въ письмѣ къ редактору газеты «Times» отъ 4 Ноября 1875 года: «I had certainly supposed that in the whole range of public law there was no position more firmly established by authority, more universally admitted by Governments, or one which had been more completely accepted in the intercourse of States, as unquestioned and unquestionable.—That a public ship of war is just as much exempt from the operation of foreign law, within the ports of another State by whom it is received, as it is on the high seas, is, I believe, a thing which no Statesman now questions and no jurist doubts. The precedents, the practice, the authorities, the reasoning, are all one way. (Я положительно полагалъ, что въ цѣломъ составѣ гражданскихъ законовъ не существуетъ положенія болѣе окончательно установленнаго авторитетомъ, болѣе всеобще допускаемаго правительствами, и неоспоримо принятаго въ взаимныхъ сношеніяхъ государствъ. Я думаю, что нынѣ ни одинъ государственный дѣятель не подыметъ вопроса и никто изъ юристовъ не будетъ сомнѣваться въ томъ, что всякое военное судно на столько же изъято изъ юрисдикціи мѣстнаго закона, какъ если бы оно находилось въ открытомъ морѣ. Все это подтверждается бывшими примѣрами, практикою, авторитетами науки и здравымъ смысломъ).

Phillimore [1] въ отношеніи военныхъ судовъ объясняетъ: «Long usage and universal custom entitle every such ship to be considered as a part of the State to which she belongs, and to

---

[1] I. §§ 344, 346.

be exempt from any other jurisdiction; whether this privilege be founded upon strict International Right, or upon an original concession of Comity, with respect to the State in its aggregate capacity, which, by inveterate practice, has assumed the position of a Right, is a consideration of not much practical importance. But it is of some importance, for, if the better opinion be, as it would seem to be, that the privilege in question was originally a concession of Comity, it may, on due notice being given, be revoked by a State, so ill advised as to adopt such a course, which could not happen if it were a matter of Natural Right. But, unquestionably, in the case of the Foreign Ship of War, as of the Foreign Sovereign and Ambassador, every State which has not formally notified its departure from this usage of the civilized world, is under a tacit convention to accord this privilege in the Foreign Ship of War lying in its harbours».—«The privilege is extended, by the reason of the thing, to boats, tenders, and all appartenances of a ship of war». (Продолжительная практика и всеобщій обычай дали право разсматривать каждое военное судно, какъ часть того государства, которому оно принадлежитъ и поэтому ставить его внѣ иностранной юрисдикціи. Основана-ли эта привилегія на строгихъ началахъ международнаго права или же она произошла вслѣдствіе требованія *вѣжливости*, которое, привившись практически, облеклось въ форму права (закона)—это вопросы, которые не имѣютъ практическаго значенія. Допуская преобладающее и, какъ кажется, вѣрнѣйшее мнѣніе, именно, что изъятіе военнаго судна отъ мѣстной юрисдикціи есть слѣдствіе требованій вѣжливости,—можетъ случиться, что какое нибудь государство, вслѣдствіе дурнаго толкованія этого обычая, откажется отъ присоединенія къ такому взгляду, чего однакожъ не могло бы случиться, еслибъ эта привиллегія имѣла силу естественнаго права (Natural Right). Но безспорно то, что въ отношеніи иностраннаго судна, также какъ и въ отношеніи иностранныхъ монарха и посла,—всякое государство, формально не увѣдомившее о непризнаніи или отрицаніи этого обычая цивилизованнаго міра, своимъ молчаніемъ считается связаннымъ къ предоставленію этой привиллегіи иностраннымъ военнымъ кораблямъ, находящимся въ его

гаваняхъ. Само собою разумѣется, что такими же льготами пользуются всѣ шлюпки и принадлежности военнаго судна.)

Разбирая права военныхъ судовъ посѣщать порта дружественнаго государства, Twiss ([1]) приходитъ къ слѣдующему выводу: «This licence in the case of a public ship is by practice construed to carry with it a total exemtion from the law of the territory. A public vessel of war represents the Sovereign Power of the Nation, under whose commission and flag it sails. If it leaves the High Seas, the common highway of Nations, and enters within the maritime territory of a Friendly State, it is entitled to the same privileges which would be extended to the person of the Sovereign. A ship of war has been termed and extension of the territory of the Nation to which it belongs, not only when it is on the wide ocean, but when it is in a foreign port. In this respect a ship of war resembles an army marching by consent through a neutral territory. Neither ships of war, nor army so licensed fall under the jurisdiction of a Foreign State». (Военное судно совершенно изъято изъ-подъ юрисдикціи мѣстнаго правительства. Такое судно представляетъ собою верховную власть той націи, по порученію которой оно плаваетъ и флагъ которой оно носитъ. Когда оно оставляетъ открытое море,—эту международную дорогу націй—и вступаетъ въ морскую территорію какой нибудь дружественной державы, то оно имѣетъ право на тѣ же привилегіи, которыми бы пользовалась особа монарха. На военное судно принято смотрѣть, какъ на продолженіе территоріи той націи, которой оно принадлежитъ, не только во время нахожденія его въ открытомъ океанѣ, но и тогда, когда оно находится въ одномъ изъ иностранныхъ портовъ. Въ этомъ отношеніи военное судно походитъ на армію, которая, получивъ на то согласіе, проходитъ черезъ нейтральную территорію. Ни военныя суда, ни армія, пользующая правомъ прохода черезъ иностранную территорію, не находятся подъ юрисдикціею иностраннаго государства).

Изъ нѣмецкихъ публицистовъ Гефтеръ ([2]) говоритъ слѣдующее: «Каждый корабль, вошедшій въ портъ или воды государства,

([1]) I. § 158. ([2]) § 79.

подчиняется мѣстной полиціи, судоходнымъ пошлинамъ и территоріальной судебной власти государства. От мѣстной юрисдикціи изъяты только (въ обоихъ отношеніяхъ): военные корабли иностранныхъ державъ, если они вообще пользуются правами входа въ портъ страны».

Писатель Nizze ([1]), подобно Гефтеру,—считаетъ военные корабли въ иностранныхъ территоріальныхъ водахъ также внѣ юрисдикціи мѣстнаго государства. Тоже говоритъ Бишофъ ([2]) и фонъ Кальтенборнъ ([3]); далѣе Блюнчли ([4]) утверждаетъ: «Въ видѣ исключенія свободны отъ мѣстной государственной власти, вслѣдствіе экстерриторіальности, военные корабли, если они вошли въ воды государства съ его дозволенія». По мнѣнію Блюнчли, внѣземельность военныхъ судовъ есть уступка, дѣлаемая морскими державами другъ другу согласно международнымъ обычаямъ и основана не столько на обоюдной вѣжливости, сколько на фактическомъ неудобствѣ и опасности примѣнять мѣстную полицейскую и государственную власть къ хорошо вооруженному экипажу чужаго военнаго судна. Это освобожденіе, говоритъ онъ далѣе, отъ мѣстной полицейской и судебной власти касается только порядка на самомъ кораблѣ, а не простирается на тѣ противозаконныя дѣянія, которыя совершаются экипажемъ противъ другихъ кораблей и мѣстнаго населенія. Въ этомъ случаѣ мѣстное начальство вправѣ принимать необходимыя мѣры для защиты порта и можетъ даже предложить чужому судну удалиться изъ послѣдняго.

Кенигъ ([5]) же говоритъ: «Такъ какъ военныя суда пользуются правами экстерриторіальности, то они очевидно изъяты отъ таможенной ревизіи; кромѣ того мѣстная полицейская и судебная власть не могутъ дѣлать на кораблѣ никакихъ обысковъ безъ предварительнаго разрѣшенія командира судна».

По мнѣнію Нейманъ ([6]), въ иностранныхъ водахъ подлежатъ мѣстной юрисдикціи только торговыя суда; военныя же пользуются вездѣ правами экстерриторіальности.

([1]) § 28. ([2]) § 20. ([3]) II. § 215. ([4]) § 321. ([5]) § 63. ([6]) 23.

Бернеръ [1] присоединяется къ мнѣнію Ортолана (см. ниже); но въ другомъ мѣстѣ своего сочиненія онъ опредѣляетъ отношенія между иностраннымъ военнымъ судномъ и мѣстною властью слѣдующими словами: «Если вообще какая бы то ни была экстерриторіальность вытекаетъ изъ самой природы вещей, то эта та экстерриторіальность, которою пользуются иностранныя войска. Войско извѣстнаго государства есть не только его представитель, но оно представляетъ вмѣстѣ съ тѣмъ дѣйствительную силу иностраннаго государства. Подчинить же эту силу иностранной власти значило бы совершить величайшее противорѣчіе, такъ какъ тамъ, гдѣ государство разъ помѣщаетъ свое знамя и собираетъ свои боевыя силы — ему безспорно принадлежатъ также всѣ права и обязанности верховной власти. Прежде же всего этому государству принадлежитъ юрисдикція надъ всѣми его подданными. Такимъ образомъ мы видимъ, что воины подсудны своей собственной верховной власти не только во враждебныхъ мѣстахъ, но даже въ дружественныхъ странахъ. Отсюда также выходитъ, что отдѣльныя части иностраннаго военнаго флота, т. е. военныя суда, не могутъ быть иначе поставлены, чѣмъ войска».

Атльмайеръ [2] доказываетъ, что всѣ преступленія и вообще незаконныя дѣянія, совершенныя кѣмъ бы то ни было на военномъ кораблѣ, подчиняются юрисдикціи государства послѣдняго. Только въ тѣхъ случаяхъ, когда преступникъ и жертва подданные мѣстнаго государства, командиръ военнаго судна вѣроятно предпочтетъ передать виновныхъ мѣстной полицейской власти, такъ какъ при обыкновенныхъ обстоятельствахъ и между цивилизованными государствами ему, какъ представителю дружественнаго иностраннаго государства неудобно вмѣшиваться въ распри мѣстныхъ подданныхъ; кромѣ того трудно предположить, чтобы въ интересѣ кого бы то ни было лежало—возиться съ иностранными преступниками. Изъ принципа экстерриторіальности также слѣдуетъ, что никакая мѣстная власть не имѣетъ права производить на виновномъ иностранномъ военномъ кораблѣ какой бы то ни былъ актъ юридической власти. Даже въ тѣхъ случаяхъ,

---

[1] §§ 38 и 53.
[2] I, стр. 33.

когда лица иностраннаго военнаго корабля (будь то матросы, офицеры или даже пассажиры) совершили на берегу чужаго государства преступленіе и своевременно успѣли убѣжать на свой военный корабль или на шлюпки послѣдняго, мѣстной власти иностраннаго государства остается только просить, если возможно, выдачи виновныхъ, или же о ихъ надлежащемъ наказаніи».

Германская судебная практика всегда стояла за полную экстерриторіальность военныхъ судовъ (1).

Ортоланъ (2) весьма энергично защищаетъ полную экстерриторіальность военныхъ судовъ; всѣ касающіяся этого предмета изслѣдованія онъ выразилъ слѣдующими словами: «Ces bâtiments doivent participer pleinement à l'indépendance et à la souveraineté de la puissance qui les arme—ces bâtiments, personnifiés, sont une portion de ce gouvernement et doivent être indépendants et respectés à son égal. Ainsi quel que soit le lieu où ils se trouvent, qui que ce soit au monde, étranger au gouvernement auquel ils appartiennent, n'a le droit de s'immiscer en rien dans ce qui se passe à leur bord, et encore moins d'y pénétrer par la force. On exprime généralement cette règle par une métaphore passée en coutume, et tellement accréditée, tellement traditionnelle, que dans la plupart des esprits, elle est devenue comme une raison justificative de la proposition dont elle n'est véritablement qu'une expression figurée. On dit que tout bâtiment de guerre est une partie du territoire de la nation à laquelle il appartient: d'où la conséquence que même lorsqu'il est dans un port étranger, les officiers, l'équipage et toute personne quelconque qui se trouve à son bord, est censée être et que tout fait passé à bord est censé passé sur ce territoire. C'est par une continuation, par une expression résumée de la même figure, qu'on appelle ce privilége le privilége ou le droit d'exterritorialité». (Эти суда должны всецѣло пользоваться независимостью и верховенствомъ той державы, которая ихъ вооружила; эти суда представляютъ собою часть своего государства и поэтому имъ должно оказывать такое же уваженіе, какимъ пользуются ихъ государства. Вслѣдствіе этого, въ какихъ бы иностранныхъ во-

(1) Смотри между другими Goltdammers Archiv, Band III, Seite 651.

(2) I. стр. 178 и слѣд.

дахъ не находились военныя суда, никакая мѣстная власть не имѣетъ права вмѣшиваться въ то, что происходитъ на кораблѣ; въ особенности же эта власть не можетъ войти туда силою. Такое право военнаго корабля обыкновенно выражаютъ словомъ экстерриторіальность. Принято считать, что всякій военный корабль представляетъ собою часть территоріи того государства, которому онъ принадлежитъ. Отсюда выводятъ заключеніе, что во время нахожденія военнаго судна даже въ иностранномъ порту, всѣ офицеры, его команда и вообще всякое лицо, находящееся на этомъ военномъ кораблѣ, разсматриваются какъ находящіяся на собственной территоріи).

Затѣмъ Ортоланъ, разбирая ошибки извѣстнаго писателя Пинейро-Феррейра, старается возстановить истину и оканчиваетъ свое изслѣдованіе слѣдующими мѣткими словами: «Maintenant. faudra-t-il blâmer l'expression qu'on y donne quand on dit que le navire de guerre doit être considéré partout comme une continuation du territoire national, ou même, plus énergiquement, que le navire de guerre est une partie du territoire? Cette phrase ne signifie autre chose, si ce n'est qu'il faut se comporter partout, pour les faits qui se passent et pour les personnes qui se trouvent à bord des navires de guerre, comme si ces faits s'étaient passés ou comme si ces personnes se trouvaient sur le territoire de la nation à laquelle appartiennent ces navires. Puisque cela est vrai et juste; puisque le navire de guerre, d'aprés le droit international positif, d'accord avec la raison, est un espace qui, quoique mobile, est soumis partout, de même que le territoire, à la souveraineté de son pays, est à cette seule souveraineté, pourquoi repousser une expression figurée qui n'énonce rien autre chose que cette assimilation? Elle l'énonce d'une manière plus vive, plus brève, plus pittoresque: tant mieux; les paroles les plus brèves sont les meilleures. Elle l'énonce de manière à la faire comprendre par tous, hommes du peuple ou hommes de science, matelots ou officiers; tant mieux, car se faire comprendre de chacun est un immense avantage. Enfin. elle attache au navire l'idée même du sol de la patrie; elle confond, elle identifie l'un avec l'autre; elle enracine au coeur du marin le sentiment instinctif que le navire c'est le pays. Si cette locution n'était pas en usage, si elle n'était pas devenue vulgaire,

chez toutes les nations, il faudrait l'inventer!». (Послѣ всего разобраннаго развѣ возможно будетъ остаться недовольнымъ тою мыслью, которая выражаетъ, что военное судно должно быть вездѣ разсматриваемо, какъ продолженіе отечественной территоріи, или, даже вѣрнѣе, что военное судно, есть часть территоріи. Но это положеніе выражаетъ собою только ту мысль, что все совершающееся на суднѣ должно быть разсматриваемо, какъ факты совершающіеся на его отечественной территоріи. Имѣя въ виду, что военное судно съ точки зрѣнія международнаго права есть движущаяся часть своего отечества, подчиняющаяся законамъ послѣдняго, то отчего же не допустить подобнаго выраженія (т. е. экстерриторіальность)? Слово это какъ нельзя болѣе удачно выражаетъ именно эту мысль полной внѣземельности военнаго судна. Оно понятно какъ людямъ науки, такъ равно и матросамъ, и офицерамъ. Кромѣ того не забудемъ, что это слово постоянно напоминаетъ находящемуся на немъ лицу ту связь, которая его соединяетъ съ отечествомъ и глубоко врѣзываетъ въ сердце матроса инстинктивное чувство, что судно — это его отечество. Если бы это не слово пріобрѣло себѣ давно права гражданства, то его необходимо было бы выдумать).

Коши (¹) (Cauchy) совершенно придерживается этой точки зрѣнія; онъ прямо говоритъ слѣдующее: «Il n'est besoin d'aucune fiction pour justifier, à bord des bâtiments de l'État, l'exercise de la jurisdiction du souverain, qui les commande par l'entremise de ses délégués. Une escadre militaire c'est un corps d'armée, c'est à dire la représentation directe et vivante de la souveraineté pour ce qui concerne la guere. Ce caractère la suit en tous lieux: partout ou stationne un bâtiment de guerre, le souverain est présent par ses délégués. Il y a là quelque chose qui ressemble à l'inviolabilité des ambassadeurs, dont le principe ne dérive pas assurément de la jurisdiction territoriale, mais d'un pacte sacré, tacitement conclu entre tous les peuples civilisés du monde». (Для оправданія того, чтобы на бортѣ военнаго корабля имѣла дѣйствіе только юрисдикція отечественнаго государства нѣтъ никакой необходимости въ особомъ доказательствѣ. Военная эскадра пред-

(¹) II стр. 157.

ставляетъ собою часть вооруженной арміи, т. е., иначе говоря, всякая эскадра служитъ выраженіемъ отечественной верховной власти. Такой характеръ военной эскадры сопровождаетъ ее по всюду, такъ какъ гдѣ бы ни находилось военное судно,—вездѣ оно служитъ выразителемъ могущества своего повелителя. Между военнымъ судномъ и посланникомъ существуетъ въ отношеніи экстерриторіальности много сходства).

Феликсъ (¹) говоритъ слѣдующее: «Les crimes ou délits commis sur des vaisseaux naviguant en pleine mer et sur les vaisseaux de l'État se trouvant dans un port étranger, ou par les équipages de ces vaisseaux, tombent sous la compétence des tribunanx de la même nation et sont jugés selon ses lois». (Преступленія совершенныя на судахъ, находящихся въ открытомъ морѣ, равно какъ на военныхъ судахъ, находящихся въ иностранныхъ водахъ (портахъ) подлежатъ юрисдикціи того государства, подъ флагомъ котораго плаваетъ данное судно. Тоже касается всѣхъ преступленій, совершаемыхъ командою военныхъ судовъ).

Итальянскій писатель Скіаттарелла (²) (Schiatarella) высказываетъ на этотъ счетъ слѣдующія мысли: «L'etenzione assoluta dalla giurisdizione locale non appartiene di pieno diritto che alle sole navi di guerra, le quali, facendo parte della forza pubblica, sono in certo modo considerate comme rappresentanti lo Stato di cui portano la bandiera. Io credo che il fondamento dell' esenzione stia nel rispetto che gli Stati sovrani si debbono vicendevolmente alla loro indipendenza: pretendere di sottoporre le navi da guerra d'uno Stato alle leggi, ed alle autorità d'un paese nelle acque del quale possano entrare, sarebbe un voler sottopore una Potenza ad un' altra; il che vuol dire rendere impossibili fra gli Stati le relazione marittime per mezzo delle rispettive navi da guerra». (Неограниченная юрисдикція составлеятъ только исключительное достояніе военныхъ судовъ, которыя, представляя собою часть вооруженной силы, разсматриваются, какъ представители того государства, флагъ котораго они носятъ. Я думаю, что основаніе этого изъятія военныхъ судовъ слѣдуетъ искать въ томъ уваже-

---

(¹) § 544.

(²) Del Territorio, стр. 22 и слѣд., также стр. 35.

нія, которое должны оказывать другъ другу разныя независимыя государства; желать же того, чтобы военныя суда иностраннаго государства подчинялись мѣстнымъ законамъ и властямъ, было бы равносильно желанію подчинить одно государство другому, что въ свою очередь сдѣлало бы невозможнымъ всякія международныя сношенія при помощи военныхъ судовъ). Скіатарелла признаетъ, что неприкосновенность военныхъ судовъ теряется, если ихъ команда совершитъ на берегу или въ гавани противъ команды другаго судна преступленіе, но тутъ же (вмѣстѣ съ Блюнчли) дѣлаетъ оговорку, что въ подобномъ случаѣ мѣстнымъ властямъ предоставляется только право предпринять нѣкоторыя мѣры безопасности противъ нарушенія тишины и спокойствія и въ крайнемъ случаѣ пригласить иностранное судно оставить портъ.

Изъ американскихъ писателей интересны выводы Уйтона [1] (Wheaton): «3. Une armée ou une flotte appartenanant à une puissance étrangère et traversant ou stationnant dans les limites du territoire d'un autre Ètat, en amitié avec cette puissance, sont égalements exemptes de la jurisdiction civile et criminelle du pays. Il s'ensuit que les personnes et les choses qui dans ces trois cas, se trouvent dans les limites du territoire d'un Ètat étranger, restent soumises à la jurisdiction de l'Ètat auquel elles appartiennent, comme si elles étaient encore sur son territoire. S'il n'y a pas de prohibition expresse, les ports d'un Ètat sont regardés comme étant ouverts aux navires de guerre d'une autre nation avec laquelle cet Ètat est en paix et amitié. Ces navires entrés dans les ports étrangers, soit en vertu de l'absence d'une prohibition, soit en vertu d'une autorisation expresse, stipulée par traité, sont exempts de la jurisdiction des tribunaux et des autorités du lieu». (3. Армія или флотъ, принадлежащіе иностранному государству и находящіеся въ территоріальныхъ водахъ дружественнаго государства изъяты отъ мѣстной гражданской и уголовной юрисдикціи. Отсюда выводится заключеніе, что всѣ лица и вещи, находящіяся на этихъ судахъ, подлежатъ законамъ своего отечества. Если не существу-

---

[1] El. I. стр. 119; № 1 трактуетъ объ иностранныхъ государяхъ, № 2—о посланникахъ.

етъ особаго запрещенія, то порта дружественнаго государства всегда открыты для военныхъ судовъ. Эти послѣднія по входѣ въ иностранный портъ совершенно не подлежатъ юрисдикціи его судебныхъ учрежденій и властей).

Тоже говоритъ Кентъ (¹) «the vessels of a nation are, in many respects, considered as portions of its territory, and persons on board are protected and governed by the law of the country to which the vessel belongs. They may be punished for offences against the municipal laws of the state, committed on board of its public or private vessels at sea, and on board of its public vessels in foreign ports». (Суда извѣстной націи во многихъ отношеніяхъ разсматриваются какъ части своей отечественной территоріи; всѣ лица, находящіяся на бортѣ этихъ судовъ, состоятъ подъ защитою отечественныхъ законовъ послѣднихъ. Они могутъ быть наказываемы за преступленія совершенныя какъ на военномъ, такъ и на частномъ суднѣ, противъ отечественныхъ законовъ, равно какъ за преступленія, совершенныя на военныхъ судахъ во время ихъ пребыванія въ иностранныхъ водахъ).

Кальво (²) (Calvo) дѣлаетъ также большую разницу между торговыми и военными судами и на послѣднихъ смотритъ, какъ на часть своей отечественной территоріи не только въ открытомъ морѣ, но даже и въ иностранныхъ портахъ; по его мнѣнію— командиръ вмѣстѣ со всѣмъ личнымъ составомъ судна суть представители вооруженной силы своего государства и поэтому они должны пользоваться независимостью послѣдняго. Отсюда онъ приходитъ къ заключенію, что всякое военное судно имѣетъ право пользоваться всѣми правами и преимуществами внѣземельности (экстерриторіальности). Ни одна иностранная власть не имѣетъ права вмѣшиваться во все то, что происходитъ на бортѣ корабля; въ заключеніе онъ говоритъ слѣдующее: «Dès que le bâtiment arrive dans les eaux jurisdictionelles d'un État étranger, tels que ports, hâvres, rades, mer littorale ou territoriale, il se trouve en présence de deux souverainetés, de deux puissances distinctes, et l'on peut se demander si pendant son séjour il y sera

---

(¹) I. стр. 27.
(²) I. §§ 371. 538—545.

régi par la jurisdiction des eaux ou il est mouillé ou par celle de son propre pays. Les raisons qui font partout assujettir le navire marchand à la jurisdiction territoriale sont sans application possible au navire de guerre, dont le caractère, l'organisation et l'emploi diffèrent essentiellement; aussi, en quelque endroit qu'il se trouve, demeure-t-il régi exclusivement par la souveraineté et par les lois du gouvernement auquel il appartient; l'État dans les eaux duquel il se trouve accidentellement n'a avec lui que des relations internationales déléguées aux autorités compétentes dans les conditions indispensables pour la sauvegarde des droits internes de chaque État». (Со времени прихода судна въ иностранныя территоріальныя воды, каковыми считаются: гавани, рейды, прибрежное или территоріальное море, оно находится подъ вѣдѣніемъ двухъ различныхъ властей и поэтому естественно является вопросъ—будетъ ли судно подлежать отечественной или мѣстной юрисдикціи? Тѣ соображенія и доводы, которыя вездѣ заставляютъ торговое судно подчиняться мѣстной юрисдикціи не могутъ быть примѣнимы къ военному судну, характеръ, организація и употребленіе котораго весьма существенно расходится съ торговымъ судномъ; поэтому, въ какой бы мѣстности не находилось военное судно, —оно вездѣ будетъ подлежать своей отечественной юрисдикціи. Государство, въ водахъ котораго находится иностранное военное судно, вступаетъ съ послѣднимъ только въ международныя сношенія, порученныя компетентнымъ властямъ даннаго мѣста).

VII. Если въ принципѣ признать внѣземельность (экстерриторіальность, Exterritorialität) военныхъ судовъ, то для нихъ можно вывести слѣдующія специальныя правила:

1) На палубѣ военнаго судна ни одна мѣстная иностранная власть не имѣетъ права произвести какой бы то ни было актъ полицейской или юридической власти [1].

---

(1) См. австрійскій регламентъ III № 1007, гдѣ говорится: «Ueberhaupt darf nicht geduldet werden, dass fremde Organe irgend eine Handlung an Bord vornehmen die als Ausfluss von Hoheitsrechten anzusehen wären. Jeder hierbei fremderseits angewendeten Gewalt ist der äusserste Widerstand entgegen zu setzen. (Вообще не должно терпѣть, чтобы чужіе органы предпринимали на палубѣ корабля такое дѣйствіе, которое могло бы быть сочтено за оскорбленіе собственныхъ верховныхъ правъ. Поэтому всякой попыткѣ подобнаго рода должно оказывать самое крайнее противодѣйствіе).

2) Всѣ незаконныя дѣянія, совершенныя на палубѣ военнаго судна однимъ изъ лицъ, находящихся на послѣднемъ, подлежать юрисдикціи и законамъ того государства, флагъ котораго поднятъ на суднѣ. Это положеніе одинаково справедливо даже для тѣхъ случаевъ, когда виновный не принадлежитъ къ лицамъ личнаго состава военнаго судна или же когда онъ даже подданный того государства, въ водахъ котораго стоитъ иностранное военное судно (¹). Но въ послѣднемъ случаѣ, усмотрѣнію командира предоставляется право передавать виновныхъ для судебнаго преслѣдованія мѣстнымъ полицейскимъ и юридическимъ властямъ; тотъ или другой образъ дѣйствій вполнѣ зависитъ отъ обстоятельствъ. Если, напримѣръ, допустить, что на германскомъ военномъ суднѣ, во время стоянки въ одномъ изъ португальскихъ портовъ, совершена кража португальскимъ боцманомъ, то, само собою разумѣется, что командиръ германскаго военнаго судна предпочтетъ передать виновнаго въ руки португальской судебной власти, чѣмъ ждать случая сдачи этого виновнаго подъ юрисдикцію германскаго уголовнаго суда.

3) Особенное значеніе имѣетъ вопросъ о неприкосновенности военныхъ судовъ въ отношеніи тѣхъ лицъ ихъ личнаго состава, которыя, будучи на берегу, провинились чѣмъ нибудь противъ мѣстныхъ законовъ.

По мнѣнію Ортолана, эти лица могутъ быть арестуемы мѣстными полицейскими властями и переданы для судебнаго разбирательства мѣстнымъ судебнымъ учрежденіямъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда имъ не удастся своевременно скрыться на свои военныя суда или же на шлюпки послѣднихъ (²).

(¹) Въ этомъ послѣднемъ случаѣ характеръ полной экстерриторіальности военнаго судна значительно выдѣляется изъ ограниченной экстерриторіальности дома посланника. Жилище посланника всегда считается какъ-бы находящимся внутри даннаго государства; всякое преступленіе, совершенное въ этомъ домѣ, подлежитъ мѣстной юрисдикціи даже въ томъ случаѣ, когда виновный иностранецъ. Исключеніе можетъ быть только тогда, когда его особа, подобно особѣ посланника и лицъ его личнаго состава (dessen Personal), вслѣдствіе особыхъ условій, считается лично неприкосновенною. Объ этомъ см. также выше, рѣшеніе Германскаго Государственнаго суда—Reichsgericht V, стр. 183 и «Del Territorio», стр. 35 сочиненіе писателя Schiatarella.

(²) I. стр. 268 и слѣдующія. Въ инструкціяхъ, изданныхъ французскимъ морскимъ министромъ отъ 25 Іюня 1858 года, въ дополненіе къ общимъ правиламъ

Въ свое время слѣдующій случай возбудилъ всеобщее вниманіе морскаго міра: во время нахожденія британскаго фрегата «La Forte» въ порту Ріо-Жанейро, три лица, принадлежащія къ личному составу «La Forte», — священникъ, лейтенантъ и одинъ мичманъ отправились на берегъ въ статскомъ платьѣ и по какому-то недоразумѣнію вошли въ столкновеніе съ бразильской караульной стражей, а затѣмъ были арестованы мѣстною полицейскою властью (полицейскимъ патрулемъ). Англійское правительство объявило подобный поступокъ мѣстной полицейской власти несогласнымъ съ верховными правами англійскаго правительства. Послѣдовавшее затѣмъ между обоими правительствами столкновеніе было окончательно рѣшено третейскимъ судьею — Бельгійскимъ королемъ—въ пользу Бразиліи. На основаніи разсмотрѣнныхъ обстоятельствъ, говорится въ рѣшеніи, Бельгійскій король, пришелъ къ заключенію, что въ томъ смыслѣ, въ какомъ противъ англійскихъ офицеровъ были примѣнены бразильскіе законы, они не выражаютъ собою ни умышленнаго оскорбленія виновныхъ лицъ, а тѣмъ менѣе оскорбленія всего англійскаго военнаго флота. Мотивами такого вывода служатъ слѣдующія обстоятельства:

a) Не доказано, чтобы причиною столкновенія были бразильскія должностныя лица.

b) Офицеры находились въ статскомъ платьѣ, а потому не имѣли права требовать, чтобы съ ними съ перваго взгляда обращались такъ, какъ съ англійскими морскими офицерами въ воен-

---

французскаго «Code de justice militaire pour l'armée de mer» говорится: «Sur les rades étrangéres, les relations de Messieurs les commandants et des autorités du pays sont généralement fort délicates: aussi y-a-t-il un sérieux avantage à s'entendre au préalable avec les consuls de France chaque fois qu'un des nos marins a été arrété par les autorités locales, ou chaque fois qu'un étranger s'est rendu coupable d'un crime ou d'un délit de la compétence de nos conseils de guerre. En pareil cas, on ne saurait agir avec trop de prudence, et s'il arrivait que les autorités du pays refusassent de déférer aux réquisitions qui leur seraient adressées, il faudrait se borner a m'en rendre compte, sans jamais recourir à la force ou à la violence. Toutefois, si certains de nos marins étaient poursuivis devant les tribunaux, du pays, M. M. les commandants, d'accord avec les consuls, devraient faire toutes les démarches nécessaires pour que les prévenus fussent traités avec humanité défendus et jugés impartialement et conformément aux traités existant entre ces pays et la France.

номъ порту, гдѣ масса различныхъ людей перебываетъ ежедневно.

c) Поэтому полицейскія власти были вполнѣ правы обращаться съ ними также какъ съ другими, обыкновенными нарушителями порядка.

d) Какъ только была доказана принадлежность этихъ лицъ къ составу англійскаго военнаго флота, они были тотчасъ освобождены изъ-подъ ареста.

Но не слѣдуетъ упускать изъ виду, что главный пунктъ разбираемаго вопроса всетаки прямо не упоминается. Между тѣмъ рѣшеніе его не трудно. Прежде всего необходимо въ подобныхъ случаяхъ рѣшить вопросъ: были-ли арестованные на берегу по дѣламъ службы или по собственной надобности [1].

I. *Лица личнаго состава военнаго судна, находящіяся на берегу по служебной надобности.*

Такія лица остаются во все время пребыванія на берегу иностраннаго государства по служебнымъ дѣламъ подъ защитою своихъ отечественныхъ законовъ. Данное такимъ лицамъ письменное или устное разрѣшеніе для свободнаго пребыванія на берегу по дѣламъ службы связано, на основаніи принциповъ международнаго права, обыкновенно съ правомъ какой нибудь юридической или полицейской власти. Foelix [2] опредѣляетъ эту точку зрѣнія слѣдующими словами: Le militaire sous les drapaux en activité de service, qui se trouve dans un pays étranger, est consideré comme étant dans sa patrie; par suite, même lorsqu'il est dans un pays ami ou neutre, les crimes ou les délits dont il s'ést rendu coupable seront punis comme si'l les avait commis dans sa patrie. (Строевые военные чины, находящіеся въ иностранномъ государствѣ, разсматриваются, какъ находящіеся въ собственномъ оте-

---

(1) Это различіе однако многими писателями не принято во вниманіе; такъ напримѣръ, König (§ 83) прямо говоритъ, что весь личный составъ военнаго судна во время нахожденія на территоріи иностранныхъ государствъ подлежитъ мѣстной юрисдикціи; тоже самое говоритъ и Phillimore (I. § 346) въ слѣдующихъ словахъ: «the commander of vessels are entitled to be apprised of the circumstances attending and causes justifying the arrest of any one of their crew, and to secure to them, through the agency of diplomatic or consular ministers, the administration of justice.

(2) § 547.

чествѣ. Поэтому всѣ преступленія, совершенныя этими лицами на территоріи дружественнаго и нейтральнаго государства подлежать юрисдикціи отечественныхъ законовъ). Этотъ принципъ одинаково касается какъ отдѣльныхъ лицъ, такъ и цѣлыхъ боевыхъ единицъ иностраннаго государства. Но неприкосновенность какъ отдѣльныхъ лицъ, такъ и этихъ боевыхъ единицъ предполагаетъ съ своей стороны, что будутъ строго соблюдаться только полученныя разрѣшенія; такъ, напримѣръ, требуется, чтобы эти лица или отдѣленія не посѣщали тѣхъ мѣстъ иностранныхъ портовъ (берега), посѣщеніе которыхъ имъ вообще не разрѣшается. Далѣе экстерриторіальность не касается лицъ, отставшихъ отъ своихъ отдѣленій. Но въ послѣднемъ смыслѣ слѣдуетъ понимать только такія лица, которыя больше не находятся подъ фактическимъ авторитетомъ своего начальства.

Во всѣхъ остальныхъ случаяхъ разбираемое нами правило можетъ быть примѣняемо только при самозащитѣ, гдѣ, также какъ при нападеніи военныхъ судовъ, мѣстная власть можетъ немедленно принять соотвѣтствующія мѣры предосторожности.

II. *Лица находящіяся на берегу не по служебной надобности.*

Въ отношеніи этихъ лицъ иностранная государственная власть имѣетъ полное право примѣнить свое полицейское и юридическое право въ такой же степени, какъ оно это дѣлаетъ въ отношеніи всѣхъ прочихъ иностранцевъ. Но практика народовъ доказываетъ, что въ большинствѣ случаевъ мѣстная власть не пользуется этимъ безусловнымъ правомъ; виновныя лица обыкновенно арестовываются и затѣмъ при надлежащей бумагѣ отправляются къ командиру военнаго судна ([1]). Командиръ, съ своей стороны, употребитъ всѣ свои усилія, чтобы начать законное преслѣдованіе виновныхъ и о результатѣ сообщитъ надлежащимъ иностраннымъ властямъ. Общимъ правиломъ можно однако считать, что иностранной государственной власти всегда предоставляется право начать судебное преслѣдованіе противъ виновныхъ въ мѣстныхъ судебныхъ учрежденіяхъ; такое право можетъ перейти командиру военнаго судна только въ томъ случаѣ, когда мѣстная власть

([1]) См. Schiattarella, Del Territorio, стр. 24 и 25.

какимъ-нибудь фактомъ доказала свое нежеланіе принять дѣло подъ свою юрисдикцію. Если же послѣдняго предположенія не существуетъ, то мѣстная власть имѣетъ право начать судебное преслѣдованіе даже противъ того лица, которому, послѣ совершеннаго на берегу преступленія, удалось скрыться на свое военное судно, но котораго въ другой разъ, во время нахожденія его на территоріи этого государства не по служебной надобности, мѣстнымъ властямъ удалось своевременно арестовать ([1]).

Преслѣдованіе убѣгающихъ преступниковъ въ ихъ военныхъ шлюпкахъ или, что еще хуже, до самаго борта ихъ судовъ считается, при всѣхъ обстоятельствахъ, безусловно запрещеннымъ, такъ какъ, допуская подобное право, пришлось бы посягнуть на независимость (неприкосновенность) иностраннаго военнаго флага.

VIII. Относительно права военныхъ судовъ оказывать покровительство (гостепріимство) существуетъ до сихъ поръ много противорѣчивыхъ мнѣній. По мнѣнію Calvo ([2]), такое право безусловно существуетъ, Баръ (Bar) также скорѣе склоненъ признать это право, чѣмъ его отрицать ([3]). Послѣдній находитъ, что военное судно должно пользоваться гораздо бо́льшими правами неприкосновенности (экстерриторіальности), чѣмъ домъ посланника. Въ первомъ случаѣ неприкосновенность касается всего судна (reale Exterritorialität), между тѣмъ какъ экстерриторіальность дома посланника, въ смыслѣ современнаго международнаго права, касается этого дома только на столько, на сколько это необходимо для личной безопасности посланника и его свиты (Begleitung). Такимъ образомъ преступленія, совершаемыя лицами

([1]) Вслѣдствіе одного недоразумѣнія, возникшаго въ 1878 году въ *Santos* между командою германскаго военнаго корвета «Vineta» и мѣстнымъ бразильскимъ населеніемъ, при которомъ одинъ бразильскій полицейскій былъ убитъ, мѣстная полицейская власть тотчасъ арестовала двухъ матросовъ съ «Vineta» и передала ихъ въ руки бразильскаго окружнаго суда, который однако обоихъ ихъ оправдалъ. Точно такимъ же образомъ въ 1880 году англійскою полиціею въ Плимутѣ былъ за драку арестованъ одинъ матросъ съ германскаго военнаго корвета «Hertha», затѣмъ допрошенъ и судимъ въ англійскомъ судѣ, который также оправдалъ матроса. Въ обоихъ случаяхъ германское правительство не сочло себя вправѣ протестовать противъ образа дѣйствія Бразиліи и Англіи.

([2]) I § 263.

([3]) См. соч. Bar, § 154 и примѣч. 7 къ § 115.

не пользующимися правами экстерриторіальности, въ домѣ посланника, должны судиться на основаніи мѣстныхъ законовъ. Противоположной точки зрѣнія придерживается, между прочими писателями, Pinheiro-Ferreira [1], который все ученіе объ экстерриторіальности военныхъ судовъ старается выразить слѣдующими словами: «Après avoir assimilé l'hôtel de l'envoyé au territoire de son pays, ils (les publitistes) ont cru, et avec plus de raiosn, il faut l'avouer, que les vaisseaux de guerre devaient aussi être considerés comme des portions détachées du terriitoire auquel ils apparticnennt, et que, par coséquent, lorsqu'ils sont mouillés dans un port étranger, les malfaiteurs du pays doivent trouver à leur bord un asile aussi inviolable que dans l'hôtel de l'ambassadeur ou dans le pays même auquel ces vaisseaux appartiennent. Cette application de leur chimérique fiction aux vaisseaux de guerre est encore plus dénuée de raison que lorsqu'il s'agit de l'hôtel et des équipages de l'ambassadeur». (По сравненію дома посланника съ его отечественною территоріею, они (т. е. публицисты) вмѣстѣ съ тѣмъ думали, что военыя суда должны быть также разсматриваемы, какъ отдѣльныя части своей отечественной территоріи и что, слѣдовательно, во время нахожденія на якорѣ въ одномъ изъ иностранныхъ портовъ мѣстные преступники должны находить на этихъ корабляхъ такое же убѣжище, какимъ они могутъ пользоваться въ домѣ посланника или даже на территоріи того иностраннаго государства, къ которому принадлежитъ военный корабль. Примѣненіе этого химерическаго положенія къ военнымъ судамъ менѣе основательно, чѣмъ въ отношеніи домовъ посланниковъ).

По нашему мнѣнію, право военныхъ судовъ оказывать покровительство должно быть непремѣнно признано; допуская существованіе полной неприкосновенности военныхъ судовъ, мы неминуемо должны придти къ логическому заключенію, что въ случаѣ, если преступнику удастся бѣжать на палубу военнаго судна, то онъ имѣетъ полное право на защиту и покровительство отечественныхъ законовъ военнаго судна; не забудемъ, что послѣднее есть ничто иное, какъ движущаяся часть отечественной территоріи, слѣдовательно должно пользоваться всѣми правами

---

[1]) Cours de droit public II. 18. § 56.

и преимуществами независимаго государства. Въ настоящемъ случаѣ вопросъ сводится только къ тому: существуеть-ли въ государствѣ, флагъ котораго носитъ военное судно, подобнаго права или нѣтъ? Если существуетъ, то придется, во всякомъ случаѣ, сообразоваться съ этимъ правомъ и съ заключенными на этотъ счетъ договорами (¹).

Во всякомъ случаѣ, никогда не слѣдуетъ упускать изъ виду, что предоставленіе подобнаго права въ тѣхъ случаяхъ, когда на этотъ счетъ не существуетъ особаго договора или же когда право не касается подданныхъ того государства, флагъ котораго носитъ военное судно,—вполнѣ зависитъ отъ личнаго усмотрѣнія командира, или отъ особыхъ инструкцій его правительства. При этомъ нельзя не упомянуть, что ни одному благоразумному командиру военнаго судна никогда не вздумается взять подъ защиту своего флага обыкновенныхъ (простыхъ) преступниковъ чужаго государства (²).

(¹) Противное съ этимъ взглядомъ воззрѣніе новѣйшаго времени см. выше, VI.

(²) См. также Ortolan, I. стр. 191; далѣе Queens-Regulations § 422 [Ортоланъ говоритъ слѣдующее: капитаны военныхъ и купеческихъ кораблей не должны принимать людей осужденныхъ или преслѣдуемыхъ за общія преступленія, противныя нравственности всего человѣчества, обозначаемыхъ въ трактатахъ именемъ уголовныхъ преступниковъ или злодѣевъ. Корабли не назначены служить убѣжищемъ для подобныхъ лицъ; одинъ народъ не долженъ дѣлать преградъ для дѣйствія уголовной юстиціи другаго. Многіе трактаты заключаютъ опредѣлительное запрещеніе капитанамъ принимать такихъ людей, и такое запрещеніе существуетъ даже независимо отъ трактатовъ. Но если дѣло идетъ о людяхъ, осужденныхъ или преслѣдуемыхъ за легкіе проступки, или за такія преступленія, которыя имѣютъ только мѣстный характеръ, вслѣдствіе несовершенства цивилизаціи или вслѣдствіе религіознаго фанатизма, какъ напримѣръ, у мусульманъ противъ ихъ ренегатовъ, или если дѣло идетъ о политическихъ преступникахъ во время междоусобныхъ войнъ и волненій, тогда можно согласиться на пріемъ. Хотя капитанъ не имѣетъ обязанности принимать ихъ, но честь флага, благородство, человѣколюбіе того народа, которому принадлежитъ военный корабль, составляютъ для него въ этомъ случаѣ нравственный долгъ. Онъ долженъ дѣйствовать сообразно съ обстоятельствами, съ тактомъ и благородствомъ, соединенными съ справедливостью и обязанностями одного народа къ другому.

Относительно политическихъ бѣглецовъ, во время волненій и междоусобныхъ смутъ, командиръ долженъ помнить, что пока его правительство сохраняетъ нейтралитетъ, онъ не долженъ приставать ни къ той, ни къ другой сторонѣ, а только довольствоваться выполненіемъ, безразлично относительно обѣихъ, дѣйствій, требуемыхъ человѣколюбіемъ. Онъ также долженъ избѣгать, чтобы его

Но кромѣ вопроса о правѣ азиля (убѣжища) тѣхъ преступниковъ, которымъ удалось скрыться на военныя суда, въ публицистикѣ подвергался также многимъ весьма серьезнымъ изслѣдованіямъ вопросъ о правѣ военныхъ судовъ надъ тѣми невольниками, которые бѣжали на военныя суда во время ихъ нахожденія въ государствахъ, гдѣ принципъ невольничества считался законнымъ. Съ особенною энергіею принялись за рѣшеніе этого вопроса послѣ 1870 года, когда британское правительство сочло себя обязаннымъ отнять это послѣднее право у командировъ своихъ военныхъ судовъ. Еще въ 1856 году лордъ Кларендонъ (Clarendon) нотою отъ 19-го іюня сообщилъ британскому посланнику въ Ріо-де-Жанейро: «it should be borne in mind that if a slave were to take refuge on board a British ship of war, it will still, as heretofore, be the duty of the captain to refuse to surrender such slave». (Должно принять къ свѣдѣнію, что если какой нибудь невольникъ скрылся (нашелъ убѣжище) на одномъ изъ британскихъ военныхъ судовъ, то обязанностью командира считается, какъ это и прежде водилось, не выдавать такого невольника). Но съ 1870 года началъ устанавливаться другой взглядъ. Въ бумагѣ отъ 6-го января этого года министерство иностранныхъ дѣлъ обратилось съ жалобою въ англійское адмиралтейство за

дѣйствія не обратились бы въ помощь одной сторонѣ противъ другой. Такъ напр., принявши политическихъ бѣглецовъ на одномъ пунктѣ, онъ не долженъ высаживать ихъ на другомъ, вооруженныхъ или безоружныхъ, гдѣ бы они могли снова начать борьбу. Если такого рода лица вошли на корабль безъ согласія или даже противъ воли командира, то послѣдній имѣетъ несомнѣнное право выпроводить ихъ. Впрочемъ, въ пользованіи этимъ своимъ правомъ командиръ долженъ сообразоваться съ началами чести и человѣколюбія.

Такъ напримѣръ, если командиръ и согласился принять бѣглецовъ, но согласіе было дано имъ вслѣдствіе обмана, напр., когда обыкновенные преступники назвались политическими, командиръ, узнавши истину, имѣетъ право ихъ выслать. То же право имѣетъ командиръ, если присутствіе бѣглецовъ на кораблѣ можетъ причинить безпорядокъ, помѣшать работамъ и пр. Словомъ, командиръ долженъ имѣть въ этомъ случаѣ самое широкое право для рѣшенія, какъ слѣдуетъ поступать.

Но это право прекращается, если бѣглецы были присланы на корабль посланникомъ, консуломъ или другою властью его страны. Тогда онъ не можетъ разрѣшать требованій территоріальной власти, а долженъ предложить ей обратиться къ его правительству. Онъ не можетъ даже прогнать съ корабля присланныхъ лицъ по своей волѣ, развѣ въ случаѣ крайности].

то, что нѣкоторые командиры англійскихъ военныхъ судовъ выходили изъ территоріальныхъ водъ острова Мадагаскара съ невольниками, которые бѣжали въ этихъ водахъ на англійскія военныя суда; министерство иностранныхъ дѣлъ полагало, что мѣстные жители Мадагаскара не должны быть лишены своей собственности. При этомъ необходимо принять во вниманіе, что согласно статьѣ IX трактата, заключеннаго въ 1865 году между Великобританіей и Мадагаскаромъ, мадагаскарскіе невольники дѣйствительно не должны были быть допущены на военныя суда англійскаго флота ([1]). Но разъ они вступили на палубу военнаго судна, то вопросъ принимаетъ совершенно иной характеръ, такъ какъ, на основаніи англійскихъ законовъ невольники, переступающіе границы англійскихъ владѣній, становятся вольными гражданами. Поэтому очевидно, что командиры англійскихъ военныхъ судовъ поступали вполнѣ согласно съ принципами, какъ международнаго, такъ и частнаго англійскаго права, оставляя бывшихъ невольниковъ свободными гражданами и не возвращая ихъ болѣе въ прежнее состояніе рабства. Но не смотря на вышеупомянутый британскій законъ, руководители англійской политики его нерѣдко вполнѣ игнорировали. Въ ст. 147 и 148 приказовъ по остъ-индской англійской станціи за 1871 годъ предписывается командирамъ военныхъ судовъ возвращать невольниковъ—на основаніи рѣшенія министерства иностранныхъ дѣлъ—своимъ бывшимъ владѣльцамъ. Впрочемъ, нѣчто другое говоритъ приказъ правительства въ Бомбеѣ отъ 29-го ноября 1871 года: «The commanders of British men of war would not only be authorised in refusing to surrénder a slave who has found refuge on board his vessel, but would incur very serious legal responsability if he in any way attempted to coerce that slave to return to his master. (Командиры британскихъ военныхъ судовъ уполномочены не только отказаться отъ выдачи невольниковъ, нашед-

---

([1]) Вотъ подлинный текстъ этой статьи: «No subject of the Queen of Madagascar shall be permitted to embark on any British ship, except such as shall have received a passport from the Malagasy authorities». (Никому изъ подданныхъ Мадагаскарской королевѣ не должно быть позволено перебраться на британскія суда, за исключеніемъ однакожъ только вѣхъ, которые снабжены паспортами отъ Малагазскихъ (Malagasy) властей).

шихъ на ихъ судахъ убѣжище, но они навлекли бы на себя очень серьозную законную отвѣтственность, еслибъ пытались такого невольника заставить возвратиться къ своему хозяину).

Но въ другомъ позднѣйшемъ приказѣ отъ 7-го января 1874 года даже индійское правительство требуетъ возвращенія невольниковъ. Въ заключеніе адмиралтейство занялось разборомъ этого вопроса и въ двухъ весьма распространенныхъ циркулярахъ отъ 31-го іюля и 5-го декабря 1875 года опредѣлило исключительныя условія, по которымъ бѣглые невольники допускаются иногда на бортъ военныхъ судовъ; въ этихъ циркулярахъ кромѣ того помѣщены условія, на основаніи которыхъ можетъ имѣть мѣсто выдача невольниковъ по просьбѣ ихъ владѣльца. Назначенная для изученія разбираемаго вопроса королевская коммисія опредѣлила 30-го мая 1876 ([1]) года слѣдующіе принципы, долженствующіе служить соотвѣтствующими статьями для инструкцій командировъ военныхъ судовъ:

I. While on the one hand naval officers should abstain from any active interference with slavery in countries where it is a legal institution, the commander of a ship of war should not be altogether prohibited from exercising his discretion as to retaining a fugitive slave on board his vessel, whether such slave has come on board clandestinely or in any other way.

II. The cases that present themselves to naval officers vary so much in character that it would be inexpedient, even were it possible, to lay down any strict rules for their guidance under all the different circumstances which may occur.

III. Ships of the royal navy should not be made a general asylum for fugitive slaves; and the commander should, therefore, before retaining a slave on board satisfy himself that there is some sufficien reason for so doing. Such reason (where there is no Treaty authorising the release of the slave), consisting not only in the desire of the slave to escape from slavery, but in some circumstance beyond this desire.

([1])Нѣкоторыя свѣдѣнія объ этомъ циркулярѣ см. также Морск. Сб. 1876 г. № 11, Морск. Хр. 27—28. *Примѣчаніе переводчика.*

IV. In dealing with this question the officer should be guided, before all things, by considerations of humanity. Whenever, in his judgment, humanity requires that the slave should be retained on board, —as in cases where the slave has been, or is in danger of being, cruelly used,—the officer should retain him. In other cases he should do so only where special reasons exist.

V. When it appears that the fugitive has been newly reduced to slavery, or imported in violation of treaty engagements, or entitled to his freedom under the special provisions of a Treaty—as under the Treaty with Zanzibar of 1875,—he should always be retained.

VI. If the delivery of a fugitive slave, whom the officer would otherwise have thought it right to retain, be claimed on the ground that he has committed a criminal offence, that is, an offence for which he would equally have been punishable according to the local law if he had been a free man, the officer ought, before complying with the request, to satisfy himself that the charge is not merely a colourable pretext for procuring the restitution of the slave, and also that the slave, if delivered up, will not be treated with inhumanity.

VII. Where a slave has come on board under such circumstances as to give his master a right to expect that he will not be harboured there against the master's will, as in the case of slaves attending their masters on visits of ceremony, or entering a ship in order to coal her, or with provisions for sale, the slave should not be retained unless his retention should appear to be demanded by strong reasons of humanity.

VIII. In all cases where the officer decides that the fugitive should not be retained, he should consider what course would be most for the interest of the slave himself; whether to put the slave on shore, or allow him to go ashore, or deliver him over to the nearest British Diplomatic or Consular officer, or to the local authorities. But the officer should not compel the slave to leave the ship unless satisfied that such a measure would not lead to any ill-treatment of him on account of his attempt to escape.

IX. Where facilities are available for communicating with any of Your Majesty's Diplomatic or Consular authorities, the officer should in all cases without delay inform such authority of the steps he has taken.

Что по русски значить:

I. Хотя, съ одной стороны, морскіе офицеры и должны воздержаться отъ активнаго вмѣшательства въ дѣлахъ невольничества въ странахъ, гдѣ таковое представляетъ законное учрежденіе, но вмѣстѣ съ тѣмъ командиру военнаго судна не воспрещается удержать бѣжавшаго невольника на своемъ суднѣ; при чемъ безразлично: пришелъ ли таковой на судно тайкомъ или же очутился на послѣднемъ какимъ-либо инымъ путемъ.

II. Случаи, которые представляются морскимъ офицерамъ, столь разнообразны по характеру, что было бы несообразно предписать какія либо строгія правила для руководства при всѣхъ различныхъ обстоятельствахъ.

III. Корабли королевскаго флота не должны быть превращаемы въ общіе пріюты для убѣгающихъ невольниковъ, и поэтому командиръ прежде, чѣмъ оставить невольника на суднѣ, долженъ удостовѣриться, – есть ли удовлетворительныя причины къ его удержанію. Такою причиною (въ странѣ, съ которою не существуетъ договора объ отпущеніи невольниковъ на волю) не можетъ считаться одно только желаніе невольника избавиться отъ рабства, но кромѣ того для права его удержанія должно имѣть и нѣкоторыя другія болѣе основательныя причины.

IV. Въ дѣлахъ такого рода, офицеръ прежде всего долженъ руководствоваться требованіемъ гуманности. Офицеръ вправѣ оставить невольника на суднѣ, когда, по его мнѣнію, этого требуетъ чувство человѣколюбія, а также и въ томъ случаѣ, когда рабъ находился или еще находится въ опасности жестокаго съ нимъ обращенія. Во всѣхъ же другихъ случаяхъ офицеръ вправѣ оставлять у себя невольника только при особенно важныхъ обстоятельствахъ.

V. Если окажется, что бѣжавшій невольникъ обращенъ недавно въ рабство, или же нарушенъ наемный договоръ, равно какъ въ тѣхъ случаяхъ, когда невольникъ имѣетъ право на свободу вслѣдствіе особеннаго договора, каковой напримѣръ заключенъ въ Занзибарѣ въ 1875 году, то невольникъ долженъ быть оставляемъ на суднѣ.

VI. Если мѣстныя власти требуютъ выдачи оставленнаго на военномъ суднѣ невольника на основаніи совершеннаго неволь-

никомъ преступленія, за которое виновный, согласно мѣстнымъ законамъ, наказуемъ наравнѣ съ свободнымъ человѣкомъ,—то офицеръ, прежде чѣмъ подчиниться такому требованію властей, долженъ убѣдиться во-первыхъ въ томъ, что подобное обвиненіе не есть лишь благовидный предлогъ для полученія обратно невольника, а во вторыхъ въ томъ, чтобы въ случаѣ выдачи невольникъ не былъ бы подвергнутъ безчеловѣчному обращенію.

VII. Если невольникъ явился на судно по порученію своего господина, т. е. не по своей воли (напримѣръ провожая своего владѣльца при посѣщеніи послѣднимъ военнаго судна, или являясь по его порученію съ какими нибудь товарами, или наконецъ находясь при нагрузкѣ угля), то онъ не долженъ быть оставляемъ на суднѣ; противное можетъ быть допущено только въ особо исключительныхъ случаяхъ.

VIII. Офицеръ долженъ, во всѣхъ случаяхъ, когда онъ рѣшается оставить бѣглена, обсудить ходъ дѣла именно въ томъ смыслѣ, что могло бы быть болѣе всего въ интересахъ самаго невольника: высадить ли его силою на берегъ, позволить ли ему съѣхать на берегъ или же выдать его ближейшему британскому дипломатическому или консульскому должностному лицу или же мѣстнымъ властямъ.

Но офицеръ до тѣхъ поръ не долженъ принуждать невольника къ оставленію имъ корабля, пока онъ не убѣдится въ томъ, что такая мѣра не послужитъ причиною худаго обращенія съ невольникомъ.

IX. При удобствѣ сообщеній съ какою-либо дипломатическою или консульскою властью Ея Величества, офицеръ долженъ во всѣхъ случаяхъ безотлагательно увѣдомить таковыя власти о принятыхъ имъ мѣрахъ.

Одинъ членъ этой коммисіи предложилъ слѣдующую инструкцію:

I. On the high seas fugitive slaves may be received and set free.

II. In the territorial waters of foreign states where slavery is legal, a fugitive slave is not to be received on board unless the commanding officer is satisfied, in the particular case, that his life is in danger, or that he is in danger of being cruelly used, or that there is reasonable ground for believing that he has been kept in a

*

state of slavery contrary to treaties, or that there is some other special and sufficient reason for receiving him.

III. No slave who has been admitted on board is to be surrendered to those who claim him as a slave or compelled to leave the ship under circumstances which would necessarily involve his return to slavery, unless the commanding officer is satisfied that he has committed some criminal offence on account of which he would have been surrendered or expelled if he had been a free man, т. е.

I. Въ открытомъ морѣ бѣглые невольники могутъ быть принимаемы и отпущены на волю.

II. Въ территоріальныхъ водахъ иностранныхъ государствъ, въ которыхъ невольничество допускается закономъ, командующій офицеръ не долженъ принимать на судно бѣглаго невольника не увѣрившись, что въ данномъ случаѣ его (т. е. невольника) жизнь въ опасности или что онъ находится въ опасности отъ жестокаго обращенія, или наконецъ имѣется основательная причина предположить, что данное лицо находилось въ невольничествѣ вопреки договорамъ; то же можно сказать про тѣ случаи, когда существуютъ какія-либо другія особенныя и удовлетворительныя причины къ удержанію невольника.

III. Не должно возвращать допущеннаго на судно невольника тому, кто его требуетъ обратно какъ невольника, а также не должно принуждать невольника къ оставленію имъ корабля при такихъ обстоятельствахъ, когда онъ (т. е. невольникъ) неминуемо опять попадетъ въ невольничество. Командующій офицеръ только тогда долженъ выдать его (невольника), когда убѣдится что невольникомъ совершено уголовное преступленіе, въ силу котораго онъ былъ бы выданъ или выгнанъ даже въ томъ случаѣ, если бы былъ свободнымъ человѣкомъ.

Правила, изложенныя въ II и III пунктахъ, отвѣчаютъ, по нашему мнѣнію, болѣе другихъ принципамъ международнаго права въ тѣхъ случаяхъ, когда соотвѣтствующія военныя суда принадлежатъ государству, по законамъ котораго невольники, по вступленіи въ предѣлы этого государства, становятся вольными гражданами.

Новѣйшія инструкціи командирамъ британскихъ военныхъ судовъ отъ 1876 года, уничтожившія всѣ предшествующія ин-

струкціи говорятъ относительно разсматриваемаго вопроса слѣдующее:

1) In any case in which you have received a fugitive slave in to your ship and taken him under the protection of the British flag, whether within or beyond the territorian waters of any State, you will not admit or entertain any demand made upon you for his surender on the ground of slavery.

2) It is not intended, nor it is possible, to lay down any precise or general rule as to the cases in which you ought to receive a fugitive slave on board your ship. You are, as to this, to be guided by considerations of humanity, and these considerations must have full effect given to them whether your ship is on the high seas or within the territorial waters of a State in which slavery exists; but in the latter case you ought, at the same time, to avoid conduct which may appear to be in breach of international comity and good faith.

3) If any person, within territorial waters, claims your protection on the ground that he is kept in slavery contrary to Treaties with Great Britain, you should receive him until the truth of his statelment is examined into. This examination should be made, if possible, after communication with the nearest British Consular authority, and you should be guided in your subsequent proceedings by the result.

4) A special Report is to be made of every case of a fugitive slave received on board your ship.

IX Капера, находясь подъ непосредственнымъ авторитетомъ центральной власти морскаго вѣдомства и разсматриваемыя по этому какъ законно-вооруженныя силы государства (см. § 34), пользуются такими же правами экстерриторіальности, какія имѣютъ военныя суда ([1]) только въ томъ случаѣ, если они снабжены законными каперскими письмами и будутъ соблюдать всѣ военные принципы международнаго права; въ противномъ случаѣ съ ними поступаютъ, какъ съ пиратами.

Впрочемъ необходимо также упомянуть, что новѣйшая практика нейтральныхъ государствъ запрещаетъ каперамъ иностранныхъ государствъ входъ въ свои порты (см. §§ 34 и 39, IV).

---

[1]) См. Lawrence, III стр. 435.

§ 15.

Особыя льготы и преимущества для нѣкоторой категоріи судовъ.

I. Суда не военнаго флота, назначаемыя исключительно для перевозки Высочайшихъ особъ иностраннаго правительствующаго дома, или же для ихъ представителей, имѣютъ право на экстерриторіальность (¹) въ продолженіи всего времени нахожденія на нихъ этихъ Высочайшихъ особъ.

II. Внѣземельность тѣхъ судовъ, которыя, не принадлежа морскому вѣдомству, употребляются для государственныхъ цѣлей (²), безразлично, составляютъ ли они частную собственность или государственную,—не можетъ быть въ принципѣ признаваемой, если на нихъ не находятся лица иностраннаго правительственнаго дома или ихъ представители. Но не смотря на это, подобныя суда часто пользуются въ иностранныхъ водахъ особыми преимуществами, которыя или даются имъ на основаніи существующихъ конвенцій или же по какимъ нибудь другимъ соображеніямъ. Эти преимущества въ большинствѣ случаевъ касаются портовыхъ и таможенныхъ сборовъ. Послѣдними въ особенности пользуются почтовые пароходы, которые, на основаніи особыхъ конвенцій, нерѣдко сравнены со всѣми правами военныхъ судовъ. Такъ напримѣръ подобныя права выговорены этимъ судамъ почтовыми договорами между Великобританіей и Франціей отъ 3 Апрѣля 1843 года, статья 7; Великобританіей и Бельгіей отъ 19 Октября 1844 года, ст. 7, и въ новѣйшее время въ правилахъ плаванія между Дувромъ и Остэнде, изданныхъ 17 Февраля 1876 года, ст. 6 (³); въ договорахъ между Фран-

---

(¹) См. Heffter, § 79; Bluntschli, § 321.

(²) Geffken въ примѣчаніи къ § 79 говоритъ: государственныя суда пользуются во всякомъ случаѣ правами военныхъ судовъ.

(³) Эта статья говоритъ слѣдующее: «Les paquebots employés pour le transport des correspondances entre Ostende et Douvres seront des bateaux à vapeur d'une force et d'une dimension suffisante pour le service auquel ils sont destinés. Ce seront des bâtiments appartenant à l'État ou frétés pour le compte d'État. Ces bâti-

ціей и Италіей отъ 3 Марта 1869 года, статья 6 (1) и между

---

ments seront considérés et reçus dans le port de Douvres et dans tous les autres ports britanniques ou ils pourraient accidentellement aborder comme vaisseaux de guerre, it ils y jouiront des honeurs et priviléges due réclament les intérêts et l'importance du service auquel ils sont affectés.

Ils seront exempts dans ces ports, tant à leur entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation et de port, excepté toutefois les bâtiments frétés pour le compte de l'État, lesquels devront acquitter ces droits dans les ports où ils sont établis au profit des corporations, compagnies particulieres ou personnes privées.

Ils ne pourront être détournés de leur destination spéciale, c'est-a-dire du transport des dépêches par quelque autorité que ce soit, ni être sujets à saisie, arrêt, embargo ou arrêt de prince.

(Почтовая корреспонденція между Остенде и Дувромъ будетъ перевозиться на пароходахъ достаточныхъ размѣровъ для назначенной имъ службы. Они будутъ принадлежать государству или зафрахтованы послѣднимъ на счетъ государственнаго казначейства. Эти суда будутъ пользоваться въ порту Дувръ и во всѣхъ другихъ портахъ, куда они должны будутъ временно заходить всѣми правами и преимуществами военныхъ судовъ.

Они будутъ изъяты въ этихъ портахъ какъ при входѣ, такъ и при выходѣ отъ всѣхъ портовыхъ, маячныхъ и пр. сборовъ. Впрочемъ суда, зафрахтованныя правительствомъ, должны производить уплату всѣхъ этихъ сборовъ въ тѣхъ портахъ, гдѣ они эксплоатируются въ пользу разныхъ обществъ, пайщиковъ и частныхъ лицъ.

Никакая власть (въ смыслѣ начальства) не имѣетъ права измѣнить или остановить плаваніе этихъ судовъ, равно какъ подвергать ихъ аресту, ангаріи или эмбарго.

(1) Которая говоритъ: «Lorsque les paquebots employés par l'Administration des postes de France ou par l'Administration des postes italiennes pour le transport des correspondances dans le Méditerranée seront des bâtiments nationaux propriété de l'État, ou des bâtiments frétés ou subventionnés par l'État, ils seront considérés et reçus comme vaisseaux de guerre dans les ports des deux pays ou ils aborderont régulièrement ou accidentellement, et ils y jouiront des mêmes honneurs et priviléges.

Ces paquebots seront exempts dans les dits ports, tant à leur entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation et de port, à moins qu'ils ne prennent ou ne débarquent des marchandises, auquel cas ils payeront ces droits sur le même pied que les bâtiments nationaux. Ils ne pourront, à aucun titre, être détournés de leur destination ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince.

(Когда пакетботы почтоваго вѣдомства Франціи или Италіи, совершающіе почтовые рейсы въ портахъ Средиземнаго моря,—будутъ принадлежать правительству, равно какъ зафрахтованы или субсидируемы послѣднимъ, то они въ портахъ договаривающихся государствъ будутъ пользоваться всѣми правами и преимуществами военныхъ судовъ.

Эти пакетботы освождаются въ названныхъ портахъ отъ всякихъ навигаціонныхъ, портовыхъ и маячныхъ сборовъ, исключая только тѣхъ случаевъ, когда они платятъ одинаковые съ прочими судами сборы. Эти суда не могутъ, ни подъ

Великобританіей и Даніей отъ 26 Іюня 1846 года ст. 3 ([1]).

На основаніи своевременно заключенныхъ договоровъ ([2]) всѣ почтовые пароходы Даніи, Швеціи и Норвегіи, совершающіе рейсы въ Германскихъ портахъ и всѣ германскіе почтовые пароходы, плавающіе между портами вышеупомянутыхъ государствъ уравниваются въ своихъ правахъ относительно очищенія портовыхъ, таможенныхъ и лоцманскихъ сборовъ, равно какъ въ отношеніи мѣстъ якорной стоянки, съ правами мѣстныхъ національныхъ почтовыхъ судовъ. Въ 12-ой ст. почтоваго договора отъ $\frac{19 \text{ Іюня}}{1 \text{ Іюля}}$ 1843 года, заключеннаго Пруссіею съ Россіею съ цѣлью установить правильное почтовое движеніе между Штетиномъ и Свинемюнде и С.-Петербургомъ, установляется полное взаимное освобожденіе отъ всякихъ портовыхъ или таможенныхъ сборовъ ([3]). Законы нѣкоторыхъ государствъ предоставляютъ иностраннымъ почтовымъ пароходамъ, независимо заключенныхъ конвенцій, особыя права и преимущества ([4]).

какимъ видомъ, быть остановлены въ продолженіи своего плаванія, равно какъ подвергаться репрессаліи, эмбарго или ангаріи).

([1]) Которая опредѣляетъ: «When the service is performed by Vessels employed solely for the conveyance of Mails and Passengers and their baggage and effects these Vessels shall be considered as Vessels of war, and shall be entitled in Denmark to exemption from those tonnages and other dues which are collected on account of the Danish Government. But when the service is performed by contract, by private persons, who at the same time undertake to convey merchandize, the said privileges and exemptions shall not be claimed.

([2]) См. договоры между государствами Сѣверо-Германскаго Союза и Даніей, Швеціей и Норвегіей отъ 17 Февраля 1868 г. ст. 2, отъ 23—24 Февраля 1869 года ст. 2, отъ 7—9 Апрѣля 1868 г. ст. 4.

([3]) Подлинная (русская) статья также вошла въ сборникъ статей таможеннаго устава (ст. 1324), гдѣ прямо сказано: Россійскіе и Прусскіе почтовые пароходы, плавающіе между С.-Петербургомъ (Кронштадтомъ) и Штетиномъ (Свинемюнде) для перевозки пассажировъ, товаровъ и прочихъ предметовъ, удобоперевозимыхъ на пароходахъ, пользуются взаимно совершеннымъ освобожденіемъ отъ гаванныхъ пошлинъ. Грузъ ихъ подлежитъ таможеннымъ правиламъ Россійскаго и Прусскаго государствъ. *Примѣчаніе переводчика.*

([4]) Такъ, напрям., португальскій почтовый законъ отъ 7 Іюля 1880 года опредѣляетъ почтовымъ пароходамъ въ ст. 76 слѣдующія права и обязанности»: иностранныя суда, получившія патентъ почтовыхъ судовъ, обязаны перевозить безплатно почту всякаго вѣса. За это они пользуются слѣдующими преимуществами:

1) Полное предпочтеніе при внесеніи въ списокъ приходящихъ и отходящихъ въ данный портъ судовъ.

III. Правительственныя суда, назначаемыя для морскаго промысла, въ принципѣ не имѣютъ права на какія бы то ни было льготы съ точки зрѣнія международныхъ сношеній; это даже справедливо въ тѣхъ случаяхъ, когда разбираемыя суда плаваютъ подъ государственнымъ военнымъ флагомъ ([1]); такимъ образомъ всѣ фрахты такихъ судовъ, идущія даже на счетъ ихъ государственнаго бюджета, подлежатъ также, какъ прочіе товары обыкновенныхъ торговыхъ судовъ, законной уплатѣ установленныхъ корабельныхъ сборовъ. Такіе сборы платили, напримѣръ, всѣ военныя суда датскаго и шведскаго флота при входѣ и выходѣ изъ прусскихъ и русскихъ портовъ, куда онѣ посылались своими правительствами за грузомъ корабельнаго строительнаго лѣса. На оборотъ—англійскія, французскія и голландскія правительственныя суда не платили установленнаго сбора при входѣ съ балластомъ чрезъ Оре-зундъ въ Балтійское море, но на обратномъ пути, имѣя у себя надлежащій грузъ, должны были платить этотъ сборъ ([2]).

2) Такія суда имѣютъ право требовать, чтобы ихъ вносили въ списокъ въ какое угодно ночное время.

3 Выпускъ съ судовъ пассажировъ даже во время занесенія въ списокъ.

4) Право нагрузки и выгрузки во всякое время дня и ночи.

5) Освобожденіе отъ таможенной ревизіи; противное можетъ быть предпринято только въ особо исключительныхъ случахъ.

6) Весьма скорое освобожденіе какъ при входѣ, такъ и при выходѣ въ портъ, отъ всякихъ портовыхъ формальностей подъ личною отвѣтственностью агентовъ или довѣренныхъ этихъ судовъ.

7) Право капитановъ этихъ судовъ посылать для очищенія таможенныхъ пошлинъ и урегулированія прочихъ портовыхъ формальностяхъ вмѣсто себя агентовъ или довѣренныхъ фирмы или владѣльца судна.

8) Гаванскій сборъ въ портахъ всего королевства и сосѣднихъ острововъ уменьшается для этихъ почтовыхъ судовъ на одну треть».

Греческій законъ отъ 15 Ноября 1873 года предоставляетъ почтовымъ пароходамъ относительно карантина права одинаковыя съ правами иностранныхъ военныхъ судовъ.

([1]) Впрочемъ, не слѣдуетъ забывать что подобныя суда, какъ напримѣръ суда Русско-Американской торгово-промышленной компаніи, Датской Гренландской компаніи, Прусскаго Общества торговаго мореплаванія носили всегда государственный флагъ съ какимъ нибудь отличительнымъ знакомъ и только въ исключительныхъ случаяхъ имѣли право на ношеніе вымпела.

([2]) По поводу такихъ судовъ наше законодательство (см. Сб. Росс. Зак. томъ VI, уставы таможенные ст. 1130—1131) говоритъ слѣдующее:

Разныя соображенія, однако, повели къ тому, что этимъ судамъ предоставлялась извѣстная льгота при очищеніи таможенныхъ пошлинъ, при разгрузкѣ и нагрузкѣ, при починкахъ и проч.

Слѣдующій интересный случай послужилъ видимымъ доказательствомъ того, какими льготами могутъ иногда пользоваться разсматриваемыя нами правительственныя суда. Принадлежащіе прусскому обществу торговаго мореплаванія (preussische Seehandlungs-Societät) судно «Prinzess Luise», вооруженное 12-ю орудіями для защиты отъ пиратовъ, стояло въ іюнѣ 1827 года въ перуанскомъ портѣ Arica т. е. какъ разъ въ то время, когда мѣстная власть наложила на *всѣ* (1) находившіяся въ портѣ торговыя суда эмбарго съ цѣлью перевозки на этихъ судахъ войска въ Панаму. Но вслѣдствіе протеста командира «Prinzess Luise», указавшаго на то, что командуемое имъ судно причисляется къ прусскому военному флоту, доказательствомъ чего служитъ вооруженіе 12-ю артиллерійскими орудіями, «Prinzess Luise» было одно освобождено отъ обязательства перевозки перуанскаго войска въ Панаму.

Само собою разумѣется, что этотъ поступокъ Перу вполнѣ согласовался съ принципами уваженія неприкосновенности иностранной военной силы.

Что же касается вопроса—могутъ-ли правительственныя суда, занимающіяся морскимъ торговымъ промысломъ, быть подвергнуты въ иностранныхъ портахъ мѣстному гражданскому (Civilrechtlichen Arrest) аресту, то, по нашему мнѣнію, такое право положительно должно существовать такъ какъ въ настоящемъ

Если для торговли даны будутъ купечеству военные корабли или суда, то оные считаются наравнѣ съ купеческими, хотя бы на нихъ были воинскіе чины.

Командирамъ и шкиперамъ военныхъ кораблей и судовъ поставляется въ непремѣнную обязанность, при отходѣ изъ порта, не принимать на корабли и суда никакихъ товаровъ безъ предварительнаго объявленія таможнямъ, и не грузить безъ очистки оныхъ пошлиною и безъ письменнаго таможеннаго вида. Въ случаѣ же неисполненія сего, командиры и шкиперы подвергаются взысканію на основаніи статьи 1085. *Примѣчаніе переводчика.*

(1) Какъ національныя, такъ и иностранныя торговыя суда.

случаѣ государство является не болѣе, какъ гражданскимъ владѣльцемъ, которому принадлежитъ это судно (1).

IV. Здѣсь можетъ быть также кстати упомянуть о тѣхъ льготахъ, которыми пользуются во многихъ иностранныхъ портахъ, также и въ прусскихъ, суда королевскаго британскаго яхтъ-клуба (2).

ГЛАВА IV.

Пиратство.

§ 16.

Общія положенія.

(Thatbestand).

I. Подъ словомъ пиратство (3) понимаютъ незаконное дѣяніе, совершенное на морѣ безъ надлежащаго дозволенія какой нибудь правительственной власти и направленное исключительно для цѣлей личной наживы; средствами послѣдней являются воровство, незаконное, насильственное присвоеваніе чужой собственности, нерѣдко соединенныя съ уничтоженіемъ ограбленнаго судна и убійствомъ личнаго состава послѣдняго.

(1) Т. е. по нѣмецки: Insofern hierbei der Staat nur als Fiscus in Betracht kommt. Подобный взглядъ согласуется также съ англійскою практикою. См: соч. Mardsen: A Treatise on the Law of collisions at sea, стр. 93.

(2) Наше законодательство по этому поводу говоритъ слѣдующее: Суда Императорскаго С.-Петербургскаго яхтъ-клуба освобождаются во всѣхъ Россійскихъ портахъ отъ взиманія сборовъ: ластоваго, якорнаго, на маяки и отъ всякихъ вообще сборовъ, собственно съ судовъ, въ пользу казны и разныхъ вѣдомствъ взимаемыхъ. (См. Уст. тамож. ст. 1096).

Примѣчаніе. Суда иностранныхъ яхтъ-клубовъ освобождаются въ Россійскихъ и Финдляндскихъ портахъ отъ портовыхъ маячныхъ и ластовыхъ сборовъ, подъ условіемъ совершеннаго взаимства.

(3) Слово пиратъ происходитъ отъ греческаго πειρᾶν, что значитъ испытать,— испытать счастіе; въ частномъ смыслѣ πειρᾶν τὴν θάλασσαν: заниматься морскою добычею, впослѣдствіи: заниматься морскимъ разбоемъ.

[Не подлежитъ сомнѣнію, что пиратство такъ же старо, какъ и самое судоходство. Исторія намъ указываетъ, что еще во времена финикіанъ, Карѳагена, древней Греціи и римлянъ уже существовали знаменитые пираты, наводившіе страхъ и смущеніе на прибрежныхъ жителей и мореплавателей. Слава извѣстныхъ морскихъ разбойниковъ Спарты и Ѳокіи была въ свое время такой же, какою пользовались въ средніе вѣка норманы, готы, баски, ускоки и пр. О морскомъ разбоѣ около береговъ сѣверной и южной Африки см. ниже].

О законахъ противъ пиратовъ см. § 12, II. Однако, не всякое незаконное дѣяніе на морѣ носитъ характеръ пиратства. Въ особенности необходимо всегда дѣлать строгое различіе между береговымъ разбоемъ и разбоемъ на морѣ; но на практикѣ это не всегда имѣло мѣсто, а потому разсматриваемыя понятія неоднократно смѣшивались. Прежде всего не слѣдуетъ забывать, что береговой разбойникъ не считается, подобно морскому разбойнику, внѣ всякой національности. Хотя береговой разбойникъ является также врагомъ международныхъ торговыхъ отношеній, но не слѣдуетъ упускать изъ виду, что послѣдній занимается своимъ ремесломъ преимущественно въ территоріальныхъ водахъ извѣстнагого сударства, между тѣмъ какъ поле дѣятельности морскаго разбойника происходитъ, въ большинствѣ случаевъ, въ открытомъ морѣ, не подлежащемъ никакой верховной власти. Кромѣ того береговой разбойникъ можетъ имѣть право поднять извѣстный національный флагъ, тогда какъ морской разбойникъ внѣ всякой національности и потому не можетъ нести никакого національнаго флага.

Фактъ пиратства нисколько не умаляется, если онъ даже имѣлъ мѣсто на суднѣ, которое было первоначально построено для морскихъ цѣлей. Такъ, напр., взбунтовавшаяся команда судна, если она послѣ убійства капитана и офицеровъ завладѣла послѣднимъ съ цѣлью заниматься морскимъ разбоемъ, считается внѣ защиты всякаго флага. Впрочемъ разсматриваемое не относится до тѣхъ военныхъ судовъ, которыя, вмѣсто того, чтобъ ограничиться разными военными задачами, злоупотребляютъ своею силою съ цѣлью совершить извѣстные непріязненные акты противъ нейтральныхъ и

дружественныхъ судовъ. Личный составъ такихъ судовъ нельзя считать пиратами.

II. Слѣдующія суда съ бóльшею или меньшею основательностью сравнивались съ пиратами:

1) Согласно принципамъ нѣкоторыхъ морскихъ державъ, суда, занимавшіяся торговлею невольниковъ ([1]).

2) Въ нѣкоторыхъ случаяхъ капера (см. § 34).

3) Суда плавающія безъ флага, или имѣющія флагъ, не санкціонированный ни одною изъ признанныхъ самостоятельныхъ державъ [см. ниже примѣчаніе переводчика] или, наконецъ, суда, совершающія подъ защитою національнаго флага разные акты насилія (см. § 7, I).

Случаи послѣдняго рода имѣли неоднократно мѣсто въ гражданскихъ (внутреннихъ) воинахъ. Такъ, напр., президентъ Линкольнъ, деклараціею отъ 19 Апрѣля 1861 года объявилъ капера южныхъ штатовъ пиратами и приглашалъ всѣ великія державы сообщить съ этою цѣлью командирамъ своихъ военныхъ судовъ надлежащія инструкціи; но этого на самомъ дѣлѣ не случилось; напротивъ, Великобританія торжественно объявила южные штаты Сѣверной Америки воюющею державою. Въ Іюнѣ 1869 года правительство Соединенныхъ Штатовъ Венецуэла объявило пароходъ «Telegrafo» пиратомъ, потому что послѣдній, подъ прикрытіемъ незаконно присвоеннаго себѣ военнаго флага Венецуэла, совершилъ разные акты насилія. Дѣло въ томъ, что одинъ генералъ на островѣ Санъ-Доминго, возставшій противъ законнаго правительства, купилъ пароходъ Telegrafo, поднялъ на немъ военный флагъ

([1]) Къ числу такихъ договоровъ безспорно принадлежитъ Лондонскій договоръ объ уничтоженіи торговли африканскими невольниками отъ 20 Декабря 1841 года, заключенный между Пруссіей, Австріей, Россіей, Франціей и Великобританіей и ратификованный всѣми договаривающимися державами, за исключеніемъ Франціи; обязательства прежней Пруссіи, съ нѣкоторыми дополненіями и примѣчаніями,—согласно требованію времени, приняла на себя Германская Имперія, что и изложено въ конвенціи отъ 29 Марта 1879 между послѣдней и Великобританіей, ратификованной, послѣ предварительнаго согласія Австро-Венгріи и Россіи, обоими государствами.

О другихъ подобныхъ договорахъ см. Phillimore, I, § 307; далѣе историческія изслѣдованія о правѣ осмотра судовъ съ цѣлью уничтоженія торговлю невольниками, Wheaton Histoire, стр. 261—343.

Венецуэлы и напалъ на города Puerto Plata и Samara. Много заставилъ о себѣ также говорить декретъ центральнаго правительства въ Мадридѣ отъ 20 іюня 1873 года, согласно которому съ личнымъ составомъ военныхъ кораблей «Almansa», «Victoria», и «Mendes Nunez», пароходомъ «Fermando el Catolico» и со всѣми другими судами возставшаго департамента Картагена необходимо было поступить, какъ съ пиратами; къ этому приглашались какъ всѣ испанскія, такъ и всѣ иностранныя военныя суда.

Для предупрежденія недоразумѣній въ такихъ и подобныхъ имъ случаяхъ, командующіе военными судами нейтральнаго (неприкосновеннаго) государства вѣроятно до тѣхъ поръ не послѣдуютъ приглашенію заинтересованнаго государства, пока объявленныя послѣднимъ пиратами не совершатъ поступковъ, противныхъ общимъ принципамъ международнаго права (1). Эту точку

---

(1) Но не такъ понималъ свою обязанность весьма талантливый и образованный коммодоръ германскаго флота Вернеръ, который 20 Іюля 1873 года, во время возстанія въ Испаніи, получилъ отъ Германскаго посольства въ Мадридѣ приказаніе отправиться съ своимъ отрядомъ къ Картагенѣ, для оказанія покровительства германскимъ интересамъ, на случай, если бы имъ грозила какая либо опасность отъ происходившихъ тамъ безпорядковъ. Узнавши предъ самымъ выходомъ въ море, что мадридское правительство отклоняетъ отъ себя всякую отвѣтственность за дѣйствія военныхъ судовъ, находившихся во власти картагенскихъ инсургентовъ, что оно ставитъ эти суда внѣ закона и представляетъ ихъ, подобно пиратамъ, въ полное распоряженіе каждаго встрѣчнаго военнаго судна, онъ, по дорогѣ въ Картагену, 22 Іюля, въ Аликанте приказалъ спросить чрезъ своего офицера, что означаютъ собою три флага: обыкновенный испанскій, трехцвѣтный и красный—развѣвавшіеся на мачтахъ стоявшаго тамъ броненосца Victoria, пришедшаго изъ Картагены для возбужденія къ возстанію; самъ же Вернеръ немедленно сталъ приготовляться къ бою. Видя рѣшительныя движенія Вернера, испанскій броненосецъ Victoria спустилъ всѣ флаги, кромѣ національнаго. Не довольствуясь этимъ, коммодоръ Вернеръ вышелъ на Friedrich Karl ночью въ море и сталъ лавировать передъ входомъ въ Аликанте, наблюдая за броненосцемъ Victoria, который рано утромъ оставилъ Аликанте и отправился къ западу. На приличномъ отъ него разстояніи началъ слѣдовать за нимъ Friedrich Karl; чрезъ нѣсколько времени на испанскомъ фрегатѣ снова подняли два спущенные вчера флага, но лишь только полный ходъ Friedrich Karl'а поровнялъ оба фрегата, на испанскомъ оскорбительные кусочки флагдука пошли внизъ и подъ покровительствомъ однихъ испанскихъ цвѣтовъ Victoria было позволено спокойно дойти до Картагены. Эту ночь Friedrich Karl провелъ въ дрейфѣ передъ Картагеною.

зрѣнія тѣмъ болѣе необходимо имѣть въ виду, что часто приходится затрудняться: на какую изъ данныхъ враждующихъ

На другой день, т. е. 23 Іюля, съ фрегата увидѣли небольшой колесный пароходъ, шедшій въ морѣ подъ однимъ краснымъ флагомъ. Его немедленно остановили, опросили и затѣмъ коммодоръ Вернеръ потребовалъ къ себѣ командира. Оказалось, что судномъ начальствуетъ депутатъ Гальвецъ, который разсказалъ, что его партія отдѣлилась отъ правительства, основала свободный и независимый штатъ Мурцію, съ городами: Мурціею, какъ столицею и Картагеномъ, какъ главнымъ приморскимъ городомъ, и что эта партія избрала своимъ національнымъ цвѣтомъ красный флагъ. Выслушавъ, коммодоръ Вернеръ отвѣтилъ, что при такихъ обстоятельствахъ дозволить плаваніе онъ не можетъ и считаетъ своею обязанностью *арестовать капитана и весь экипажъ, какъ пиратовъ.* На Vigilante же была отправлена нѣмецкая команда съ цѣлью отвести его въ Гибралтаръ.

Все это происходило въ виду Картагены, куда германскій фрегатъ, по удаленіи Vigilante, съ своими пассажирами тотчасъ и отправился. Такое неслыханное безцеремонное отношеніе германскаго офицера къ мѣстнымъ испанскимъ жителямъ взволновало весь городъ. Жизни германскаго консула и его семейства грозила опасность, и они должны были выѣхать. По словамъ англійскаго корреспондента газеты «Times», вооруженное столкновеніе было избѣгнуто только тѣмъ, что командиръ стоявшей тамъ англійской канонерской лодки Pigeon, услыхавъ, что броненосцы инсургентовъ готовятся выдти и начать бой съ Friedrich Karl, рѣшился стать на сторону послѣдняго для отраженія *пиратовъ.* Поэтому Картагенцы вынуждены были помириться съ фактомъ захвата Vigilante; коммодоръ же Вернеръ пошелъ на уступку, освободивъ депутата Гальвеца и его команду и вступилъ въ переговоры съ представителями картагенскаго правительства. По словамъ «Морскаго Сборника» (1873 г. № 11), этотъ документъ навсегда останется замѣчательнымъ примѣромъ — до чего обстоятельства могутъ иногда доводить отдѣльныхъ командировъ военныхъ судовъ, если они въ самомъ началѣ въ своихъ сношеніяхъ съ иностранцами сдѣлаютъ ошибку. Чтобы поправиться, имъ приходится затѣмъ рисковать всѣмъ. Капитанъ Вернеръ былъ на столько счастливъ, что вызвалъ сочувствіе къ своему поступку въ англійскомъ капитанѣ и только благодаря этому обстоятельству, намъ кажется, онъ могъ не только поправиться самъ, но и обрушить всю невыгоду своего положенія на своихъ противниковъ.

Упомянутый нами договоръ, вызванный рѣшительными движеніями Pigeon'а, заключалъ въ себѣ слѣдующіе три статьи:

1) До 28 Іюля ни одно изъ картагенскихъ военныхъ судовъ не имѣетъ права выходить въ море. Послѣ же этого числа выходъ изъ гавани допускается, если только командирами судовъ германскаго и англійскаго не будутъ получены инструкціи въ противномъ смыслѣ.

2) Картагенскіе инсургенты отвѣчаютъ за жизнь и имущество всѣхъ иностранныхъ представителей въ городѣ.

3) Пароходъ Vigilante признается законнымъ призомъ вслѣдствіе подъема въ морѣ неизвѣстнаго флага.

Но если разсмотрѣть это дѣло хладнокровно и на основаніи принциповъ

партій одного и того же государства смотрѣть, какъ на законное правительство. Въ этомъ же смыслѣ статья 423 англійскихъ Queens Regulations говоритъ слѣдующее: «in the case of an attack by a ship in the possession of insurgents against their own domestic Government, upon merchant Ships belonging to its subjects, or upon its cities, ports, or people within the territorial limits of their own Nation, Her Majesty's ships have no right to interfere, except in the case mentioned in Art. 421 (¹) and in any such case the operation must be restricted to such acts as may be necessary to attain the precise object in view».

III. Вопрось, можно ли считать пиратствомъ правильно организованный правительствомъ грабежъ на морѣ—какъ напримѣръ грабежъ жителей морскаго прибрежья, въ настоящее время больше не имѣетъ практическаго значенія. Можно только развѣ упомянуть, что многія европейскія государства заключали съ этими государствами договоры, благодаря которымъ, за извѣстную плату

международнаго права, то нельзя не придти къ заключенію, что въ немъ главную роль играла только сила. Интересно видѣть ту букву закона, которая была бы въ состояніи оправдать германскаго офицера? Вспомнивъ, что нѣсколькими часами позже капитанъ Вернеръ заключилъ съ непризнаваемымъ имъ правительствомъ формальный договоръ, мы должны придти къ заключенію, что столь похвальная для другаго случая энергія можетъ въ данномъ случаѣ быть оправдываемой только одною грубою силою. За то общественное мнѣніе осудило должнымъ образомъ поведеніе Вернера и англійскаго капитана Pigeon. По поводу послѣдняго былъ въ парламентѣ сдѣланъ запросъ правительству, которое немедленно поспѣшило отправить инструкцію своимъ командирамъ; послѣднимъ было предписано *не считать картагенскія суда пиратами, пока, по отношенію къ англійскимъ подданнымъ, они не совершили ничего разбойничьяго и пр.*

Инструкціи англійскаго правительства и сдѣлались путеводною нитью поведенія иностранныхъ военныхъ судовъ, присланныхъ почти всѣми державами для наблюденія за картагенскими броненосцами.

Но прежде, чѣмъ эти инструкціи достигли Испаніи, капитанъ Вернеръ позволилъ себѣ еще худшій поступокъ съ испанскими инсургентами; такъ, напримѣръ, въ глаза ругалъ ихъ вооруженною сволочью, ворами, мошенниками и съ презрѣніемъ, достойнымъ лучшей участи, относился даже къ представителямъ возставшихъ городовъ. Благодаря только дипломатической способности англійскаго военнаго капитана, у коммодора Вернеръ былъ отнятъ прекрасный случай попробовать таранъ Friedrich Karl'а о суда и крѣпости испанскихъ инсургентовъ, которыхъ онъ грозилъ перевѣшать на нокахъ рей. Наконецъ въ Германіи поняли всю неспособность для данныхъ обстоятельствъ коммодора Вернера, и онъ былъ отозванъ. (Более подробныя свѣдѣнія см. Мор. Сб. 1873 г. № 11).

Примѣч. переводчика.

(¹) Эта статья предписываетъ слѣдующее: «Protection to British subjects is, as a

освобождали свои суда отъ опасности быть ограбленными; слѣдовательно, можно придти къ тому заключенію, что договаривающіяся государства ([1]) смотрѣли на подобные договоры, какъ на нѣчто неизбѣжное для собственнаго спокойствія и безопасности.

Такіе договоры очень часто имѣли значительное вліяніе на безопасность жизни и имущества людей, спасавшихся на ближайшій берегъ во время кораблекрушенія. Изъ такихъ случаевъ вспомнимъ только крушеніе «Москвы» у береговъ Африки въ южной Гафунской бухтѣ, въ разстояніи около 20 миль отъ мыса Гафунъ. Въ донесеніи командира о крушеніи между прочимъ говорится слѣдующее:

«Я остановлюсь здѣсь на объясненіи причины почему Султанъ старался всѣми мѣрами обезопасить насъ отъ нападенія своихъ подданныхъ, поставлялъ провизію и охотно способствовалъ намъ достигнуть Адена. Съ открытіемъ Суэзскаго канала частые случаи крушенія пароходовъ у восточнаго берега Африки южнѣе мыса Гвардафуй обратили на себя особенное вниманіе Англіи, которая въ этихъ крушеніяхъ теряла болѣе другихъ націй. Каждое крушеніе сопровождалось полнымъ разграбленіемъ парохода, а иногда убійствомъ экипажа и пассажировъ. Англія потребовала на будущее время отъ правителя края (Султана) безопасность экипажа и пассажировъ съ разбившихся судовъ, съ обязательствомъ способствовать имъ достигнуть Адена, взамѣнъ чего обѣщала ежегодно платить ему 15,000 долларовъ. Въ случаѣ же неисполненія договора султанъ терялъ право на пенсію и кромѣ того впереди ожидало его наказаніе, которому Англія умѣетъ подвергать провинившихся.

Надо правду сказать, что султану чрезвычайно трудно сдерживать необузданность своихъ подданныхъ, которые, видя впередъ возможность наживы, перестаютъ слушать увѣщанія и

---

general rule, to be limited to affording them an asylum on board ship, and to securing them by boats an escape from she shore, when their departure may be a measure of necessary precaution: interposition by the landing of an armed force is only to be had recourse to when the lives or property of British subjects are actually in danger from violence which cannot otherwise be controlled»

([1]) О подобныхъ договорахъ см. Nau, §§ 129 и 130; также Cauchy, I. стр. 152 и слѣдующія. [Къ стыду современнаго цивилизованнаго міра слѣдуетъ ска-

угрозы. Мнѣ нѣсколько разъ предлагалось *султаномъ и его совѣтниками убить* пойманнаго въ воровствѣ, но я увѣренъ, что такая мѣра скорѣе могла бы привести къ общей рѣзнѣ, чѣмъ отучить дикарей отъ воровства].

§ 17.

Наказуемость пиратовъ.

I. Уже съ древнихъ временъ за занятіе морскимъ разбоемъ (пиратствомъ) назначалась смертная казнь ([1]). Въ средніе вѣка смертная казнь приводилась въ исполненіе чрезъ потопленіе, затѣмъ чрезъ повѣшеніе на нокѣ реи. Нѣкоторыя законодательства, какъ напримѣръ австрійское, еще теперь назначаютъ за подобное преступленіе смертную казнь. На основаніи германскаго законодательства пиратъ приговаривается къ смертной казни въ тѣхъ случаяхъ, когда противъ него имѣются улики въ совершеніи убійства; во всѣхъ остальныхъ случаяхъ виновный подвергается заключенію въ тюрьму (Zuchthaus) отъ пяти до 10-ти лѣтъ ([2]). Самое же судно пирата и

зать, что долгое время европейскія морскія государства унижали себя оплатою дани пиратскимъ кораблямъ хищныхъ государствъ сѣвернаго берега Африки. Этою данью онѣ покупали безопасность отъ разбоя для своихъ торговыхъ кораблей. Съ открытіемъ Америки явилось новое поле для ихъ грабежей. Знаменитые въ XVIII вѣкѣ флибустіеры, дѣйствовавшіе на Антильскихъ водахъ, должны быть отнесены къ пиратамъ. Лишь въ наше время Средиземное море освободилось отъ этой опасности, и европейскія государства уже не унижаютъ себя до того, чтобы терпѣть на немъ пиратовъ. Впрочемъ даже и теперь морскіе разбои дѣлаютъ опасными для торговыхъ судовъ плаваніе по Индо-Китайскимъ морямъ и Азіятскому архипелагу. Малайскіе островитяне составляютъ правильно организованное разбойничье племя съ весьма значительными флотиліями (*). Только европейскія и другія часто посѣщаемыя моря совершенно безопасны отъ пиратовъ].

([1]) Еще Цицеронъ говоритъ, что морскіе разбойники являются врагами всего рода человѣческаго и уничтоженіе ихъ почитается правомъ и обязанностью всѣхъ цивилизованныхъ государствъ. (См. de offic. 1, 3, 29 pirata communis hostis omnium est. *Прим. переводчика.*

([2]) См. Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich §§ 250, номера 3 и 251.

(*) О случаяхъ ограбленія судовъ малайскими пиратами см. Мор. Сб 1859 г. № 4, стр. 116—121.

все принадлежащее личному составу такого судна конфискуется въ пользу того государства, къ которому принадлежитъ судно взявшее пирата. Отъ усмотрѣнія этой правительственной власти зависитъ распредѣленіе извѣстной преміи между личнымъ составомъ такого судна за взятіе пирата. Это распредѣленіе обыкновенно производится по основаніямъ распредѣленія призовыхъ денегъ. Похищенные предметы (товары) возвращаются ихъ прежнимъ владѣльцамъ [1], и конфискуются въ случаѣ невозможности отыскать послѣднихъ [2].

II. Пиратъ, будучи внѣ всякаго государства (т. е. внѣ нормы государственныхъ законовъ), можетъ подвергаться преслѣдованію всѣхъ. Объ этомъ см. выше § 12 II. Только въ такомъ смыслѣ можно вообще объявить пирата внѣ всякаго права. Но изъ этого еще не слѣдуетъ выводить заключенія, что пиратъ можетъ подвергаться уничтоженію отъ всякаго лица, во власти котораго онъ находится. Подобный образъ дѣйствій одинаково противорѣчитъ какъ современнымъ понятіямъ о правѣ вообще, такъ равно и новѣйшимъ предписаніямъ отдѣльныхъ цивилизованныхъ государствъ о порядкѣ судебнаго преслѣдованія пиратовъ. Только пиратъ, уличенный *на мѣстѣ преступленія въ совершеніи насильственныхъ актовъ*, т. е. пойманный съ

---

(1) Но не слѣдуетъ забывать, что этотъ принципъ: «a piratis capta dominium non mutant» не соблюдается всѣми народами; такъ, напримѣръ, Любекское морское право говоритъ (lib. VI. stat. tit. V. Art. II): «Если незаконно присвоенная морскими разбойниками собственность будетъ у нихъ отнята въ морѣ частными судами (крейсерами-Auslieger), то одна половина этого имущества поступаетъ въ пользу лицъ, взявшихъ это имущество, другая же половина возвращается законнымъ владѣльцамъ. Если же имущество будетъ у пирата отнято городскими крейсерами (т. е. крейсерами, плавающими подъ Любекскимъ флагомъ), то владѣльцу возвращается все отнятое. Не подлежитъ сомнѣнію, что требованіе вознагражденія за отбитое отъ пирата имущество вполнѣ основательно; оно вполнѣ можетъ быть сравниваемо съ тѣмъ вознагражденіемъ, которое дается за спасеніе имущества съ судовъ терпящихъ крушеніе. Особеннаго порицанія заслуживаетъ испанское морское право, согласно которому отнятый у пирата товаръ поступаетъ въ пользу судна, взявшаго пирата, въ тѣхъ случаяхъ, когда пиратъ владѣлъ товаромъ болѣе 24 часовъ. На основаніи договора, заключеннаго между Италіей и Сѣверо-Американскими Соединен. Шт. отъ 26 Февраля 1871 года ст. 11, владѣльцу предоставляется право получить обратно въ теченіи года весь отнятый у пирата товаръ.

(2) См. v. Cancrin, 14 Abhandlung, § 53.

*

оружіемъ въ рукахъ, можетъ быть немедленно убитъ ([1]). Но на послѣднее обстоятельство слѣдуетъ смотрѣть только, какъ на исключеніе изъ общаго правила, вызываемое необходимостью само защиты; никогда не слѣдуетъ забывать, что права надъ жизнью и смертью преступника принадлежатъ только законной правительственной власти. Собственная расправа капитана судна надъ побѣжденнымъ имъ пиратомъ никогда не должна быть терпима и не можетъ быть признана законнымъ актомъ правосудія.

Побѣжденные пираты сначала помѣщаются на суднѣ побѣдителя, но затѣмъ при первомъ удобномъ случаѣ должны быть переданы мѣстной береговой судебной власти ([2]). Только крайнія обстоятельства и необходимость самозащиты (Nothstand) могутъ оправдать самоуправство капитана надъ пиратами.

III. Правительственная власть всякаго государства компетентна для произнесенія надлежащаго приговора надъ пиратами. Филиморъ ([3]) по этому поводу говоритъ: «To whatever country the Pirate

---

([1]) По русскому закону разбой на морѣ наказывается каторжной работой до 15 лѣтъ. См. Уложеніе о нак. ст. 2211—46; также морск. Уг. Св. ст. 486.
Примѣч. переводчика.

([2]) Ortolan, I. стр. 211 и слѣдующія. [Этотъ писатель говоритъ о разсматриваемомъ вопросѣ слѣдующее: «Въ нѣкоторыхъ классахъ общества существуетъ ложное мнѣніе, что тѣ, которые захватятъ пиратовъ, могутъ, не представляя ихъ суду, послѣ короткаго допроса повѣсить на мачтѣ. Это обыкновеніе, черезъ чуръ жестокое и могущее повести къ злоупотребленіямъ, вѣроятно было дозволено въ прежнее время. Это доказываетъ одинъ англійскій законъ XVIII столѣтія. Но теперь не употребляется ни однимъ цивилизованнымъ народомъ такого быстраго суда. Захваченные пираты представляются въ суды. Только относительно заарестованія ихъ не требуется по самому свойству преступленія соблюденія формъ, предписанныхъ относительно другихъ преступниковъ. «Право на жизнь пиратовъ, сказалъ Пардессю въ докладѣ депутатовъ (1825 г.), прекращается съ того же момента, съ котораго прекращается право убивать непріятеля; съ тою однако разницей, что они не считаются военно-плѣнными, а предаются суду. Никогда, по крайней мѣрѣ очень давно, во Франціи не предоставлялось каперу судить пиратовъ, какъ бы ни очевидно было преступленіе. Впрочемъ, кажется, что при Людовикѣ XV эта власть предоставлялась командирамъ военныхъ кораблей». По закону 1825 года, дѣйствующему и теперь во Франціи, обвиняемые въ этомъ преступленіи судятся морскими портовыми судами. Весьма основательно судъ предоставленъ морскимъ офицерамъ, потому что для сужденія о пиратствѣ требуется знакомство съ морскимъ дѣломъ»].

([3]) См. El I. стр. 164; также Ortolan, I, стр. 211 и слѣд., Heffter, § 104; Bluntschli, § 346.

may have originally belonged, he is justiciable every where». Wheaton ([1]) же резюмируетъ свои выводы такъ: «Piracy under the law of nation may be tried and punished in the courts of justice of any nation, by whomsoever and wheresoever committed.

Вопросъ, имѣетъ-ли командиръ военнаго судна право произнести приговоръ надъ пиратами зависитъ отъ полученныхъ имъ инструкцій; если подобное право ему дано, то онъ приводитъ приговоръ въ исполненіе тутъ же на суднѣ. Во всѣхъ остальныхъ случаяхъ капитанъ употребитъ всѣ усилія для передачи пиратовъ въ руки правосудія своего отечества, или же если это по какимъ нибудь причинамъ будетъ невозможно исполнить, то онъ передаетъ съ этою цѣлью пиратовъ въ первый иностранный портъ ([2]).

([1]) I, § 356.

([2]) De Cussy, I. стр. 289 говоритъ: «La piraterie est poursuivi par tous les gouvernements, et les hommes qui s'y livrent, peuvent être punis de mort après jugement, par les commandants des vaisseaux de guerre, qui s'emparent; ou mieux encore par les tribunaux établis dans le port où ils sont conduits. (Пиратство преслѣдуется всѣми правительствами и люди занимающіеся имъ могутъ быть казнены смертью послѣ суда командирами военныхъ судовъ или еще лучше мѣстными морскими (портовыми) судами (*).

Инструкціи командирамъ германскихъ военныхъ судовъ не заключаютъ въ себѣ указаній какъ поступить съ взятыми пиратами. Но въ отношеніи преслѣдованія морскихъ разбойниковъ въ Китайскихъ водахъ инструкція отъ 20 Августа 1877 года (См. приложеніе I) даетъ довольно подробныя указанія, на основаніи которой китайскіе пираты должны быть переданы для судебнаго приговора мѣстнымъ китайскимъ властямъ; если же взятіе въ плѣнъ пиратовъ происходило при содѣйствіи англійскихъ военныхъ судовъ, то они должны судиться на ближайшемъ вице-адмиральскомъ суднѣ. Согласно духу современныхъ германскихъ законовъ, германской юрисдикціи не могутъ подлежать иностранцы, обвиняемые въ совершеніи морскаго разбоя въ открытомъ морѣ противъ иностраннаго мореходнаго судна (§§ 4 и 8 Нѣмецкаго кодекса улож. о нак.); но если подобное преступленіе совершается даже иностранцами противъ германскихъ судовъ, то оно подлежитъ вѣдѣнію германскихъ судебныхъ учрежденій, такъ какъ, въ силу общаго принципа германскаго морскаго права, каждое германское судно считается въ открытомъ морѣ за часть территоріи германской имперіи. Не подлежитъ сомнѣнію, что подобное право должно быть предоставлено уже только потому, что германское судно является въ подобномъ случаѣ какъ бы частью своей террито-

---

(*) Имѣя въ виду важныя послѣдствія правильнаго суда, мы еще разъ напомнимъ читателю, что судъ надъ пиратами долженъ происходить непремѣнно предъ лицомъ портовыхъ судовъ по той причинѣ, что для произнесенія надлежащаго приговора необходимо имѣть полное знакомство съ морскимъ дѣломъ.

Прим. Переводчика.

IV. Современное морское право не можетъ требовать отъ капитановъ и команды торговыхъ судовъ обязательной защиты при нападеніи морскихъ разбойниковъ. Если подобное требованіе существовало въ нѣкоторыхъ средневѣковыхъ и даже новыхъ законахъ морскаго права, то вмѣстѣ съ тѣмъ не слѣдуеть забывать, что въ то время почти каждое торговое судно имѣло надлежащій личный составъ и было соотвѣтствующимъ образомъ вооружено. Согласно съ духомъ новѣйшихъ законовъ морскаго международнаго права, подобная обязательная защита можетъ быть требуемой только въ тѣхъ случаяхъ, когда имѣются шансы успѣха (¹).

[По поводу этого требованія Блюнчли говоритъ слѣдующее: «Если корабль, принадлежащій частному лицу, подвергается нападенію со стороны разбойничьяго корабля, но беретъ верхъ надъ нимъ, и если онъ далѣе не въ состояніи удержать пиратовъ и доставить ихъ въ гавани лежащую на его пути, то онъ

ріи, на глазахъ которой совершаются незаконныя дѣянія на морѣ. (См. также Oppenhoff Strafgesetz, Noten 8 und folgende zu § 3 und Olshausen Commentar zum Strafgesetzbuch, I. Anmerkung 2 bis 4 zu § 3). О порядкѣ дѣлопроизводства въ подобныхъ случаяхъ: см. § 10 der Strafprozessordnung.

(¹) См. Kaltenborn, I. 69. Bluntschli, Anmerkung zu § 348 [см. ниже]. Нѣмецкое морское право касается также этого предмета. § 32 Мор. Устава (Seemansordnung) требуетъ, чтобы при нападеніи на корабль или грузъ шхиперъ принялъ всѣ зависящія отъ него мѣры для сохраненія судна и груза. Кромѣ того, торговый уставъ Германскаго флота предоставляетъ шхиперу, потерпѣвшему увѣчье при защитѣ своего корабля, извѣстную награду (ст. 523 и 524), не считая, конечно, права безплатнаго пользованія въ госпиталѣ и пр. Такое же право, въ случаѣ смерти шхипера, предоставляется его законнымъ наслѣдникамъ. Подобныя же права и обязанности существуютъ также и въ отношеніи прочихъ лицъ личнаго состава торговаго судна. (См. 49 и 57 стр. Seemannsordnung).

Во всякомъ случаѣ рѣшеніе вопроса: необходимо ли при данныхъ обстоятельствахъ начать энергическую защиту, или нѣтъ, зависитъ вполнѣ отъ усмотрѣнія шхипера [1056 статья, XI тома, часть 2-я нашего законодательства говоритъ объ этомъ предметѣ слѣдующее: «Если непріятель или разбойникъ нападаетъ на корабль, гдѣ бы то ни было: корабельщикъ и безъ вѣдома начальства долженъ защищаться всѣми силами; и ежели въ такомъ случаѣ корабельщикъ овладѣетъ кораблемъ или судномъ нападателя и возьметъ оный въ плѣнъ, то долженъ отвезть со всею добычею, и не прикасаясь къ оной, въ портъ и представить въ призовую коммисію, или отдать Россійскому военному судну, буде встрѣтитъ, а за храбрость имѣетъ право требовать награды по Военному Морскому уставу»].

вправѣ немедленно судить пиратовъ и исполнить надъ ними смертный приговоръ. Но въ этихъ случаяхъ необходимъ подробный протоколъ о составѣ и дѣйствіяхъ суда, показаніяхъ свидѣтелей и защитѣ обвиняемыхъ. Далѣе въ примѣчаніи къ тому же (348) параграфу этотъ писатель находитъ, что «защита торговыхъ кораблей противъ морскихъ разбойниковъ, если только предвидится надежда на успѣхъ, представляетъ собою не только право, но и обязанность ихъ экипажа. Это есть случай законной самообороны, (см. также § 243) въ которомъ капитанъ получаетъ даже судебную власть. Пираты должны быть повѣшены на реяхъ, говоритъ старая морская пословица. Но если самооборонѣ дается здѣсь такое широкое значеніе, то на лицахъ, которыя пользуются ею, — лежитъ юридическая обязанность внимательно и вѣрно констатировать необходимость ея примѣненія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, что представляетъ въ тоже время гарантію противъ злоупотребленій правомъ необходимой обороны].

§ 18.

Столкновеніе государственныхъ верховныхъ правъ при преслѣдованіи пиратовъ.

I. Вопросъ о возможности преслѣдованія пирата (морскаго разбойника) въ воды иностранныхъ государствъ—безъ надлежащаго разрѣшенія правительствъ послѣднихъ—до настоящаго времени еще не вполнѣ выясненъ. Наблюденіе за порядкомъ и спокойствіемъ національныхъ водъ предоставляется по существу только владѣтелю послѣднихъ, равно какъ законнымъ органамъ его власти. Но мы склонны думать, что въ тѣхъ случаяхъ, когда преслѣдованіе извѣстныхъ незаконныхъ дѣяній въ предѣлахъ территоріальныхъ водъ будетъ производиться иностранною властью только въ интересахъ мирныхъ международныхъ морскихъ сношеній, то мѣстная власть, вѣроятно, не воспротивится этому и не будетъ смотрѣть на подобное преслѣдованіе, какъ на дѣяніе, парализующее его верховныя права надъ этими водами. Но во всякомъ случаѣ преслѣдованіе пиратовъ въ національныхъ во-

дахъ безъ разрѣшенія мѣстнаго правительства не можетъ быть оправдываемо, если послѣднее имѣло фактическую возможность принять на себя дальнѣйшее преслѣдованіе (1).

II. На основаніи 30 ст. договора отъ 2 Сентября 1861 года, ратификованный 14 Января 1863 года, между государствами германскаго таможеннаго союза (Zollverein) и Китаемъ: военнымъ «судамъ германскихъ договаривающихся государствъ, крейсирующимъ для защиты торговли и для преслѣдованія морскихъ разбойниковъ, предоставляется право входа во всѣ, безъ различія, китайскіе порты. Послѣ уничтоженія въ 1869 году китайскими пиратами германской барки «Apenrade», китайское правительство позволило, при содѣйствіи военной команды съ корвета Medusa, произвести осмотръ китайскихъ деревень, бывшихъ мѣстомъ притона морскихъ разбойниковъ. Въ настоящее время права и обязанности командировъ судовъ Германскаго военнаго флота въ отношеніи морскихъ разбойниковъ опредѣляются изданною въ 1879 году временною инструкціею для командировъ военныхъ судовъ касательно уничтоженія морскаго разбоя въ китайскихъ водахъ (2).

---

(1) Въ 1869 году вооруженные матросы одного испанскаго военнаго судна преслѣдовали кубанскихъ инсургентовъ, которые, по мнѣнію испанцевъ, считались на равнѣ съ пиратами,—до британскихъ владѣній, (Западная Индія), куда инсургенты старались скрыться отъ своихъ преслѣдователей. На протестъ британскихъ властей, Испанскій генералъ-капитанъ (*) отвѣтилъ: что преслѣдованіе происходило по его личному приказанію и что онъ въ этомъ не находитъ ничего противозаконнаго, такъ какъ уничтоженіе морскихъ разбойниковъ лежитъ въ интересахъ цивилизаціи и порядка. Чѣмъ окончилось это недоразумѣніе намъ неизвѣстно.

(2) Vorläufige Instruction für die Commendanten deutscher Kriegsschiffe betreffend der Unterdrückung der Seeräuberei in den chinesischen Gewässern. [Наши командиры судовъ имѣютъ такія же инструкціи. См. приложеніе I].

(*) Адмиралъ, командующій эскадрой.

ГЛАВА V.

Морскія полицейскія отношенія.

§ 19.

(Seestrassenrecht).

I. Въ старинныхъ морскихъ узаконеніяхъ можно уже встрѣтить нѣкоторыя отдѣльныя предписанія съ цѣлью предупредить столкновеніе судовъ какъ въ открытомъ морѣ, такъ и въ отдѣльныхъ территоріальныхъ водахъ. Независимо этихъ спеціальныхъ правилъ, въ морскихъ международныхъ отношеніяхъ установились извѣстные обычаи, которые, въ силу времени, сдѣлались какъ бы обязательными для ихъ соблюденія. Это въ особенности касается правилъ предупрежденія столкновенія судовъ на морѣ. Но болѣе или менѣе опредѣленную форму эти обычаи получили только при изданіи приложеній къ ст. 25 и 26 Vict. с. 63. британскаго закона отъ 29 іюля 1862 года подъ названіемъ: Regulation for preventing collisions at sea. Эти предписанія заключаютъ въ себѣ правила касательно ношенія огней, употребленія туманныхъ сигналовъ и управленія судами; они вошли въ законную силу 1 іюня 1863 года. Законъ угрожаетъ взысканіемъ за каждое несоблюденіе этихъ правилъ и прямо говоритъ, что въ случаѣ столкновенія та сторона будетъ безусловно признана виновною, которая поступила противъ означенныхъ правилъ, равно какъ та, которая ихъ своевременно не исполнила; вмѣстѣ съ тѣмъ опредѣлялся контроль содержанія въ исправности огней и аппаратовъ для туманныхъ сигналовъ, причемъ воспрещалось имѣть такіе, которые не упомянуты въ разсматриваемомъ предписаніи. Прочія государства, вполнѣ сознавая необходимость существованія на этотъ счетъ однообразныхъ правилъ, издали подобныя же наставленія, причемъ для руководства принимали буквальный переводъ англійскихъ правилъ предупрежденія столкновенія судовъ на морѣ (¹).

(¹) Для Пруссіи см. Verordnung vom 23 Juni 1863 und das Gesetz vom 23 Februar 1864.

Германское уложеніе о наказаніяхъ, (Strafgesetzbuch für das deutsche Reich), основываясь на томъ же прежнемъ уложеніи Сѣверо-Германскаго союза опредѣляетъ въ § 145 слѣдующее: «Кто поступитъ противъ Высочайше утвержденныхъ правилъ касательно помощи при кораблекрушеніяхъ, и призыва лоцмана, тотъ подвергается штрафу до 1500 марокъ. Въ первый разъ подобныя правила были изданы 23 Декабря 1871 года. По послѣ значительнаго усовершенствованія и пополненія первоначальныхъ британскихъ правилъ, были изданы 7 Января 1880 года новыя Высочайше утвержденныя правила предупрежденія столкновенія судовъ на морѣ (См. Reichs-Gesetzblatt 1880, стр. 177) (1), которыя отмѣнили правила 1871 года. Эти правила имѣютъ въ настоящее время почти международный характеръ, такъ какъ почти всѣ культурныя государства приняли исправленныя правила. Ихъ законная сила началась 1 Сентября 1880 года.

Главнѣйшие пункты этихъ правилъ (2) касаются слѣдующихъ вопросовъ:

1) Правила относительно огней.

2) Правила относительно туманныхъ сигналовъ во время тумана, пасмурной погоды или во время мятели.

3) Уменьшеніе скорости во время тумана, пасмурной погоды или мятели.

4) Правила для управленія судами.

5) Особыя правила предосторожности при всѣхъ обстоятельствахъ;

6) Особые огни для эскадръ и судовъ, плавающихъ подъ конвоемъ.

Дѣйствіе 10 статьи закона 1880 года касательно огней, необходимыхъ имѣть на рыбачьихъ судахъ, было вслѣдствіе международнаго соглашенія отсрочено, что и объявлено въ приказѣ Императора отъ 16 Февраля 1881 года (3). (См. также § 21).

---

(1) Наши правила предупрежденія столкновеній судовъ на морѣ см. въ приложеніи. пр. пер.

(2) Въ германскихъ правилахъ предупрежденія столкновеній судовъ на морѣ, также какъ въ нашихъ, всякое паровое судно, идущее подъ парусами, безъ паровъ, считается за парусное и всякое паровое судно, идущее подъ парами — будетъ ли оно нести паруса или нѣтъ принимается за паровое. *Пр. пер.*

(3) См. Reichs-Gesetzblatt 1881, Seite 28.

II. Вышеупомянутый британскій законъ отъ 29 Іюля 1869 года обязываетъ въ § 33 капитана каждаго судна, въ случаѣ послѣдовавшаго столкновенія, оказывать другому погибающему судну сколь возможно бо̀льшую помощь для спасенія пассажировъ и команды. Въ случаѣ неисполненія этого предписанія виновные подвергаются законной отвѣтственности и отъ нихъ отбираются патенты на право командованія судами. Согласно этимъ правиламъ, отвѣтственность за несчастіе падаетъ на того капитана, который не будетъ имѣть возможности доказать, что данное столкновеніе произошло не по его винѣ. Эти правила были также пополнены 16 ст. Merchant Shipping Act [1], 1873 года.

Изданныя Высочайшимъ указомъ отъ 11 Августа 1876 года правила объ обязанности капитановъ столкнувшихся судовъ [2], согласно § 145 германскаго уложенія о наказаніяхъ, совершенно согласуются съ британскими правилами только съ тою разницею, что не предполагаютъ виновности того капитана, который не могъ бы доказать, что несчастіе произошло не по его винѣ.

§ 20.

Сигналы на морѣ.

I. По примѣру 18 и 19 ст. британскихъ Merchant Shipping Act. 1873 года, разсматривающія всѣ сигналы бѣдствія и требо-

---

[1] Которая говоритъ: «In every case of collision between two vessels it shall be the duty of the master or person in charge of each vessel, if and so far as he can do so without danger to his own vessel, crew, and passengers (if any), to stay by the other vessel until he has ascertained that she has no need of further assistance, and to render to the other vessel, her master, crew, and passengers (if any), such assistance as may be practicable and as may be necessary in order to save them from any danger caused by the collision; and also to give to the master or person in charge of the other vessel the name of his own vessel, and of her port of registry, or of the port or place to which she belongs, and also the names of the ports and places from which and to which she is bound. If he fails so to do, and no reasonable cause for such failure is shown, the collision shall, in the absence of proof to the contrary, be deemed to have been caused by his wrongful act, neglect, or default. Every master or person in charge of a British vessel who fails, without reasonable cause, to render such assistance or give such information as aforesaid shall be deemed guilty of a misdemeanor, and if he is a certificated officer an inquiry into his conduct may be held and his certificate may be cancelled or suspended».

[2] См. приложенія.

ванія лоцмана и другія морскія державы издали подобныя же постановленія.

II. Для Германской Имперіи этотъ вопросъ подробно разработанъ въ указѣ германскаго Императора отъ 14 августа 1876 г. ([1]), гдѣ. подобно англійскимъ правиламъ, даются определенныя указанія касательно сигналовъ бѣдствія и лоцманскихъ какъ днемъ, такъ и въ ночное время. Злоупотребленіе этими сигналами, или употребленіе сигналовъ не предписанныхъ на этотъ счетъ, наказывается на общемъ основаніи 145 § германскаго уложенія о наказаніяхъ ([2]).

[Въ нашемъ флотѣ руководствомъ для сигналовъ о бѣдствіи долженъ служить приказъ Е. И. В. Генералъ-Адмирала отъ 12 Декабря 1873 года № 150, гдѣ говорится, что «Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу предложенія Англійскаго правительства, объ употребленіи на нашихъ военномъ и коммерческомъ флотахъ сигналовъ бѣдствій и для призыва лоцмановъ по международному своду морскихъ сигналовъ, въ 3-й день сего Декабря, Высочайше разрѣшить изволилъ, принять это предложеніе».

Поэтому въ настоящее время сигналами о бѣдствіи должны считаться, днемъ: 1) Пальба изъ орудій, съ промежутками около одной минуты, 2) Сигналъ о бѣдствіи по международному своду, обозначаемый буквами ПВ, 3) Отдаленный сигналъ, состоящій изъ четырехъ-угольнаго флага, поднимаемаго надъ или подъ шаромъ, или чѣмъ нибудь похожимъ на шаръ. Ночью же: 1) Пальба изъ орудій, съ промежутками около одной минуты. 2) Пламя на суднѣ, какъ наприм. отъ горящей бочки со смолою, масломъ и проч. 3) Ракеты или снаряды какого либо цвѣта

([1]) Noth und Lootsensignalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom 14 Augurt 1876.

([2]) Ст. 18 Merchant Shipping Act 1873, опредѣляетъ слѣдующее наказаніе за злоупотребленіе сигналами о бѣдствіи: «Any master of a vessel who uses or displays, or causes or permits any person under his authority to use or display, any of said signals except in the case of a vessel being in distress, shall be liable to pay compensation for any labour undertaken, risk incured, or loss sustained in consequence of such signal having been supposed to be a signal of distress, and such compensation may, without prejudice to any other remedy, be recovered in the same manner in which salvage is recoverable».

или вида, выбрасываемые по одной, въ короткіе промежутки времени.

Сигналы для призыва лоцмановъ слѣдующіе, днемъ: 1) Поднимать на форъ-брамъ-стеньгѣ гюйсъ или другой національный купеческій флагъ, имѣющій кругомъ бѣлую кайму, шириною въ $^1/_5$ ширины флага, или 2) лоцманскій сигналъ по международному своду, обозначаемый буквами PX. Ночью: 1) Сожиганіе фалшфейеровъ чрезъ каждыя 15 минутъ, 2) Выставленіе яркаго бѣлаго огня надъ самымъ планширемъ, или маханіе имъ чрезъ короткіе промежутки, каждый разъ въ продолженіе около минуты.

Всѣ означенные сигналы дѣлаются или поднимаются вмѣстѣ или по одиночкѣ. Что же касается до производства лоцманскихъ сигналовъ въ нашихъ портахъ, то объ этомъ предметѣ читатель найдетъ весьма подробныя свѣдѣнія въ брошюрѣ: «Правила для производства лоцманскихъ сигналовъ въ русскихъ портахъ, утвержденныя Е. И. В. Генералъ-Адмираломъ 9 Марта 1861 г.» изд. Гидрографическаго Департамента Морск. Минист. Въ приложеніи къ этой брошюрѣ имѣется краткая выписка изъ существующихъ законоположеній о наказаніяхъ за порчу, снятіе или перемѣщеніе предостерегательныхъ знаковъ, обезпечивающихъ безопасность мореплаванія или судоходства, за каковыя преступленія нашъ законъ, безъ корыстной цѣли, подвергаетъ виновныхъ аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ или денежному взысканію не свыше 300 рублей. За преступленія же съ корыстною цѣлью виновные подвергаются: лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу въ крѣпостяхъ на время отъ десяти до двѣнадцати лѣтъ; въ случаѣ же смягчающихъ обстоятельствъ [1], виновные приговариваются: лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ правъ и преимуществъ и ссылкѣ на житье въ Сибирь или отдачѣ въ исправительныя арестантскія отдѣленія, смотря по степени причиненнаго вреда жизни и имуществу потерпѣвшихъ].

---

[1] Какъ, напримѣръ, съ цѣлью не причинять убійства, крушенія и пр., но только для употребленія въ свою пользу употребленныхъ для установки или постройки матеріаловъ. *Пр. перев.*

§ 21.

О рыболовствѣ въ открытомъ морѣ.

I. Рука объ руку съ принципомъ о свободѣ моря идетъ также вопросъ о предоставленіи каждому права безпрепятственной рыбной ловли въ открытомъ морѣ ([1]).

Такъ какъ ни одно государство, вслѣдствіе этого послѣдняго принципа, не имѣетъ права издавать для открытаго моря такія правила, которыя были бы обязательными для судовъ другихъ государствъ, а между тѣмъ созданіе этихъ правилъ лежитъ въ интересахъ свободной международной рыбной ловли, то подобныя правила могутъ только истекать изъ признанныхъ принциповъ морскаго международнаго права.

Уже нѣсколько столѣтій руководящею нитью въ этомъ случаѣ служитъ рядъ правилъ, т. е. рядъ нормъ о правѣ, источниками которыхъ частію служили установившіеся обычаи, частью же отдѣльные государственные договоры о рыболовствѣ (trêves pêcheresses).

II. Къ этимъ нормамъ права, касающихся какъ отношеній рыбачьихъ судовъ одной и той же національности, такъ равно и рыболовныхъ судовъ разной національности, принадлежатъ:

1) Предписанія съ цѣлью предупрежденія столкновеній какъ между отечественными рыбачьими судами, такъ равно и между послѣдними судами иностранныхъ государствъ. Статья 10 Императорскаго указа отъ 7 Января, 1880 года содержала на этотъ счетъ самыя подробныя инструкціи, которыя однако въ настоящее время, вслѣдствіе указа отъ 16 Февраля 1881 года, отмѣнены.

Въ § 2 этого указа говорится только: безпалубныя суда рыбаковъ, равно какъ прочія безпалубныя лодки обязаны только держать яркій бѣлый огонь. Кромѣ того имъ дозволяется также держать мгновенный огонь (offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nur verpflichtet ein helles weisses

---

([1]) См. Valin, II. стр. 684 и слѣд.; v. Cancrin, III. стр. 67 и слѣд.,

Licht zu zeigen. Ausserdem können dieselben eines Flackerfeuers sich bedienen)

2) Правила свободной рыбной ловли. Рыбаки обязаны не мѣшать другъ другу. Никто не имѣетъ права вытѣснить другаго изъ однажды имъ занятой мѣстности; воспрещается также выставлять свои сѣти и неводы въ мѣстахъ уже занятыхъ, равно какъ прочими какими либо дѣйствіями мѣшать сосѣду при производствѣ рыбной ловли ([1]).

3) Обычаи касательно взаимной помощи, въ особенности при кораблекрушеніяхъ, при терпѣніи бѣдствія, при недостаткѣ съѣстныхъ припасовъ, при предупрежденіи въ случаѣ приближенія къ опасности и т. д. Эти обязанности были весьма подробно разработаны въ XVII вѣкѣ въ правилахъ производства рыбной ловли у береговъ Гренландіи.

§ 22.

Карантины.

I. Подъ словомъ карантинъ (Quarantäne oder Contumaz) подразумѣваютъ запрещеніе своза на берегъ извѣстныхъ предметовъ съ цѣлью предупреждать развитіе заразительныхъ болѣзней, соединенное съ извѣстнымъ санитарнымъ надзоромъ надъ входящими въ данный портъ кораблями, ихъ грузомъ и пассажирами.

Институтъ карантинныхъ правилъ перешелъ, на сколько извѣстно, отъ Венеціанской республики, гдѣ послѣ эпидеміи, извѣстной именемъ черной смерти (въ половинѣ XIV вѣка) всѣхъ приходившихъ изъ Турціи кораблей подвергали, до всякаго съ ними сообщенія, 40 дневному изолированію отъ мѣстныхъ жителей.

Такое распоряженіе Венеціанской республики пріобрѣло съ теченіемъ времени право гражданства почти во всѣхъ морскихъ государствахъ; были образованы цѣлыя системы мѣръ для предупрежденія распространенія эпидемій и заразительныхъ болѣзней.

([1]) См. Surland, §§ 695 и слѣд.

Такія мѣры въ особенности принимались противъ занесенія чумы, холеры и желтой лихорадки ([1]).

Правильно устроенныя карантинныя учрежденія мы уже находимъ во второй половинѣ XV столѣтія почти во всѣхъ главныхъ морскихъ портахъ Средиземнаго моря, какъ напр. въ Венеціи, Генуа, Марсели и пр.

Главная цѣль этихъ учрежденій заключалась въ слѣдующемъ:

1) Предупрежденіе сообщенія:

a) съ берегомъ,

b) съ прочими судами;

2) Дезинфекцированіе судовъ.

3) Отправленіе на болѣе или менѣе продолжительное время команды судовъ послѣ 8 дневной стоянки въ госпиталь; пребываніе въ послѣднемъ продолжалось обыкновенно до 60 дней. Впрочемъ, въ случаѣ заболѣванія этотъ срокъ иногда значительно увеличивался.

4) Дезинфекцированіе груза на берегу, въ особенно устроенныхъ для этой цѣли мѣстахъ.

5) Въ случаѣ неисполненія предписаній карантиннаго начальства виновные подвергались весьма значительному денежному штрафу. Смотря по мѣстности, откуда приходило данное судно, различали пять случаевъ:

a) Если судно приходило изъ чистаго мѣста, то оно могло свободно входить и выходить изъ порта, т. е. совершенно освобождалось отъ карантина.

b) Если судно приходило даже изъ чистаго мѣста, но имѣвшаго сообщеніе съ мѣстностями зараженными, то полагался 20 дневный карантинъ.

c) Изъ подозрительнаго мѣста — 21 день.

d) Изъ зараженнаго мѣста — 30 дней.

e) Если на суднѣ была чума, то съ нимъ на 60 дней прекращалось всякое сообщеніе.

Впослѣдствіи эти карантинные сроки были значительно сокращены, равно какъ были изданы всевозможныя облегченія для удобства

([1]) См. статью Dr. Höring въ журналѣ Epidemiologie, томъ I. тетрадь 6; тутъ же цѣлая литература этого предмета.

приходящихъ судовъ. Въ новѣйшее время вопросъ объ однообразномъ устройствѣ карантинныхъ учрежденій былъ неоднократно предметомъ многихъ научныхъ изслѣдованій и международныхъ съѣздовъ; особенно дѣятельное участіе въ разработкѣ этого вопроса принимали государства Средиземнаго моря (1), но до сихъ поръ еще не пришли къ опредѣленному заключенію; такимъ образомъ, даже въ настоящее время, каждое государство имѣетъ свои карантинныя правила.

II. Суда, назначенныя для выдержки карантиннаго срока, поднимаютъ на топѣ форъ или гротъ-мачты желтый флагъ (иногда даже зеленый или національный) (2).

III. Исходною точкою для примѣненія соотвѣтствующихъ карантинныхъ правилъ служитъ карантинный патентъ (паспортъ), т. е. документъ офиціально удостовѣряющій санитарное состояніе порта, который судно оставило послѣднимъ. Онъ необходимо долженъ быть на суднѣ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда судно отправляется изъ портовъ, въ которыхъ свирѣпствуютъ заразительныя болѣзни. Но нѣкоторыя государства требуютъ карантинный патентъ отъ всѣхъ приходящихъ судовъ (3). Этотъ патентъ, кромѣ того, свидѣтельствуется въ порту консуломъ того государства, въ территорію котораго направляется судно или же уполномоченнымъ для этой цѣли консуломъ другаго государства (4).

IV. Для судовъ Императорскаго Германскаго военнаго флота

---

(1) Первая конференція съ этою цѣлью имѣла свои засѣданія въ Парижѣ въ 1851—52 гг., вторая, въ которой участвовали девять государствъ, была затѣмъ въ 1859 году опять созвана въ Парижъ; другія конференціи созывались: въ Константинополь въ 1866 году; въ преніяхъ послѣдней приняли участіе представители 17 европейскихъ государствъ и, наконецъ, послѣдняя конференція имѣла свое засѣданіе въ 1874 году въ Вѣнѣ и состояла изъ представителей Германіи, Австріи, Англіи, Нидерландовъ, Россіи и Скандинавскихъ государствъ (*).

(2) См. Nizze, I. стр. 324.—Queens—Regulations § 1939; испанскіе декреты отъ 18 Іюля 1817 года и 17 Мая 1880 года; Австрійск. регламентъ III. nº 1026, и др.

(3) См. Nizze, I. стр. 293—295.

(4) См. русскія карантинныя правила отъ 9 Ноября 1866 года. См. ниже дополненіе переводчика о правилахъ нашего карантиннаго устава. *Пр. пер.*

(*) Въ первой конференціи, имѣвшей 48 засѣданій, съ 23 Іюля 1851 г. по 19 Января 1852 г. былъ выработанъ проектъ международной санитарной конвенціи и проектъ международнаго карантиннаго устава. Отчетъ объ интересныхъ совѣщаніяхъ этихъ засѣданій изданъ въ двухъ томахъ.

соблюдаются слѣдующія карантинныя правила: Каждый разъ передъ уходомъ изъ Германскаго или иностраннаго порта въ море, судовой врачъ обязанъ, по приказанію командира, заручиться карантиннымъ патентомъ отъ портоваго начальства, офиціально засвидѣтельствованнымъ консуломъ того государства, куда предполагаетъ зайти военный корабль. Только такія свидѣтельства, которыя выданы не болѣе 48 часовъ предъ уходомъ въ море, дѣйствительны. Въ тѣхъ случаяхъ, когда въ порту нельзя было получить вышеупомянутыхъ свидѣтельствъ вслѣдствіе, напримѣръ того, что нѣтъ надлежащаго консульства или портоваго начальства, или же если извѣстно, что такого свидѣтельства не потребуется имѣть въ первомъ порту назначенія, то можно ихъ не брать. Во всякомъ случаѣ, командиры военныхъ судовъ обязаны при входѣ въ портъ дать удовлетворительный отвѣтъ на всѣ вопросы мѣстнаго карантиннаго начальства.

V. Нѣкоторыя иностранныя государства предоставляютъ военнымъ судамъ отдѣльныхъ дружественныхъ націй особыя льготы въ карантинномъ отношеніи; такъ, напримѣръ, шведское правительство издало 8 апрѣля 1854 года въ отношеніи національныхъ и иностранныхъ военныхъ судовъ слѣдующія карантинныя облегченія:

1) За неимѣніемъ на военномъ суднѣ законнаго карантиннаго патента, объясненія командира о плаваніи и состояніи здоровья команды должны быть приняты совершенно достаточными.

2) Если мѣстное карантинное начальство признаетъ необходимымъ подвергнуть извѣстное военное судно карантину на опредѣленное время, то мѣстомъ якорной стоянки такого судна назначается не общій карантинный портъ, но извѣстное мѣсто, удаленное на бо́льшее или меньшее разстояніе отъ берега; но, впрочемъ, для пользованія такими правами необходимо словесное удостовѣреніе командира въ томъ, что онъ въ продолженіи карантина не будетъ имѣть сношенія какъ съ берегомъ, такъ и съ прочими судами.

3) Военныя суда освобождаются отъ платежа всѣхъ карантинныхъ пошлинъ.

Греческія карантинныя предписанія даютъ военнымъ судамъ и почтовымъ пароходамъ также извѣстныя облегченія; къ числу

такихъ предписаній относится распоряженіе греческаго правительства отъ 15 Ноября 1873 года. Тоже можно сказать и про турецкія карантинныя правила касательно военныхъ судовъ, проходящихъ изъ Эгейскаго моря чрезъ Дарданеллы.

Тѣ военныя суда, которыя, почему бъ то ни было, не желаютъ подчиниться мѣстнымъ карантиннымъ правиламъ, могутъ быть приглашаемы оставить данное мѣсто. При этомъ всякія жалобы и протесты противъ такого приглашенія карантиннаго начальства оставляются безъ послѣдствій.

[Имѣя въ виду важность знанія главныхъ принциповъ нашихъ карантинныхъ правилъ, переводчикъ позволяетъ себѣ сдѣлать маленькое отступленіе отъ нѣмецкаго оригинала и прежде, чѣмъ приступить къ переводу слѣдующаго параграфа, сказать нѣсколько словъ о главныхъ статьяхъ нашего карантиннаго устава.

Уставъ о русскихъ карантинахъ.

Для охраненія государства отъ внесенія чумы, желтой горячки, азіатской холеры и нѣкоторыхъ другихъ особенно опасныхъ по своей заразительности болѣзней учреждены постоянные карантины.

Карантинныя учрежденія раздѣляются на морскія и сухопутныя. Къ морскимъ причисляются и карантинныя учрежденія, расположенныя при устьяхъ судоходныхъ рѣкъ.

Морскія карантинныя учрежденія раздѣляются на карантины и карантинныя агентства.

Морскіе карантины пользуются правомъ принимать и очищать суда, людей и товары безъ всякаго ограниченія, какого бы рода ни былъ нечистый патентъ судна и какъ бы ни были неудовлетворительны условія, въ которыхъ пришло судно.

Карантинныя агентства раздѣляются на два класса. Агентства перваго класса принимаютъ лишь тѣ суда, которыя могутъ быть очищаемы во время обсерваціи провѣтриваніемъ и мѣрами гигіеническими. Пріемъ въ нихъ судовъ съ нечистымъ по чумѣ патентомъ, или въ равныхъ съ такимъ патентомъ условіяхъ, а также съ патентомъ хотя и чистымъ, но возбуждающимъ опасенія на счетъ чумы, не допускается: таковыя судна должны быть не-

медленно отправляемы въ карантины. Исключенія допускаются въ случаяхъ изложенныхъ ниже.

Агентства втораго класса, состоя на путяхъ сообщенія, пропускаютъ лишь суда съ чистымъ патентомъ и въ совершенно удовлетворительномъ состояніи находящіяся; всѣ же прочія суда направляютъ къ другимъ карантиннымъ учрежденіямъ, за исключеніемъ особоуказанныхъ случаевъ.

Каждый карантинъ раздѣляется на двѣ части: наружную или практическую и сомнительную или внутреннюю. Наружная часть предназначается для людей, пользующихся свободною практикою, а внутренняя или сомнительная для людей, товаровъ и проч., подлежащихъ карантиннымъ обрядамъ. Сія послѣдняя раздѣляетсяна четыре квартала: 1) кварталъ пассажирскій, 2) кварталъ товарный, 3) чумный кварталъ и 4) кварталъ для очищенія животныхъ.

Морскіе карантины состоятъ изъ карантиннаго порта и карантиннаго дома.

Каждый карантинный портъ долженъ имѣть, сообразно своему назначенію, нѣкоторыя спеціальныя устройства, а именно: 1) брандвахту, 2) комнату для опроса, для медицинскаго освидѣтельствованія и для переводчиковъ, 3) окурную для бумагъ, 4) переговорныя и 5) помѣщенія для тѣхъ изъ чиновниковъ стражи, служителей, маркитантовъ или маркитантской прислуги, которые по обязанности должны оставаться внутри карантина.

Агентства перваго класса имѣютъ, кромѣ помѣщеній для служащихъ, по небольшому пассажирскому отдѣленію, а агентства втораго класса только помѣщенія для служащихъ.

Въ тѣхъ мѣстахъ морской границы, гдѣ нѣтъ карантинныхъ учрежденій, обязанности карантиннаго надзора исполняетъ пограничная стража, которая наблюдаетъ лишь за тѣмъ, чтобы заграничныя суда не приставали къ берегамъ и чтобы люди не имѣли съ тѣми судами сообщенія, а также чтобы на границѣ между обывателями обѣихъ сторонъ не происходило никакихъ сообщеній и никакіе товары или вещи чрезъ карантинную линію изъ заграницы провозимы и передаваемы не были.

Обязанность карантинной брандвахты заключается въ словесномъ опросѣ каждаго приходящаго судна и въ указаніи ему мѣста для стоянки, а также въ надзорѣ, чтобы находящіяся въ

портѣ суда исполняли въ точности карантинныя и портовыя правила.

Продовольствіе лицъ и снабженіе судовъ, находящихся подъ карантиннымъ надзоромъ, производится чрезъ особыхъ маркитантовъ или трактирщиковъ, кои допускаются къ сему или съ торговъ или инымъ образомъ, какой по мѣстнымъ обстоятельствамъ признанъ будетъ наиболѣе удобнымъ подлежащимъ карантиннымъ начальствомъ. Сіе послѣднее получаетъ по этому предмету соотвѣтственныя инструкціи отъ министра Внутреннихъ Дѣлъ и заботится, съ своей стороны, о достаточномъ количествѣ жизненныхъ припасовъ и другихъ потребностей, а равно объ отпускѣ ихъ потребителямъ безъ остановки и по возможно дешевымъ цѣнамъ, установляемымъ таксою.

Каждое судно, приходящее въ портъ, платитъ, безъ различія флага, карантинную пошлину, по количеству подымаемыхъ ластовъ.

Отъ платы карантинной пошлины освобождаются: 1) военныя суда всѣхъ націй; 2) суда и пароходы, невольно зашедшіе въ портъ, хотя бы они и были допущены къ сообщенію, если только въ этомъ портѣ къ коммерческимъ операціямъ не приступятъ; 3) суда и пароходы, освобожденные отъ обязанности запасаться карантиннымъ патентомъ, и 4) суда, подымающія не болѣе десяти ластовъ.

Карантинныя мѣры состоятъ: 1) въ выдачѣ карантиннаго патента; 2) въ исполненіи обрядностей опроса (réconnaissance) и дознанія (arraisonnement); 3) въ принятіи мѣръ гигіеническихъ; 4) въ обсерваціи и карантинѣ, и 5) въ различныхъ способахъ карантиннаго очищенія.

Карантинный патентъ есть документъ, офиціально удостовѣряющій о благополучномъ или неблагополучномъ состояніи здоровья, какъ въ портѣ и его окресностяхъ, откуда судно отправляется, такъ и на самомъ суднѣ.

Патентъ выдается на печатныхъ бланкахъ, по установленной министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ формѣ, карантиннымъ управленіемъ, а гдѣ онаго нѣтъ, общимъ по карантинному дѣлу совѣтомъ консуловъ, или консуломъ, на котораго эта обязанность совѣтомъ будетъ возложена, или наконецъ, въ случаѣ невозможности составить консульскій совѣтъ, консуломъ той державы,

которой судно принадлежитъ, а за неимѣніемъ сего агента, кѣмъ либо изъ консуловъ дружественныхъ державъ.

Свидѣтельствованіе (visa) патентовъ производится консуломъ того государства, куда судно отправляется; въ случаѣ отсутствія такого консула, патенты свидѣтельствуются консуломъ той страны, которой судно принадлежитъ, или, за неимѣніемъ сего консула, кѣмъ либо изъ консуловъ державъ, участвовавшихъ въ международной карантинной конвенціи.

Патентъ долженъ быть составленъ въ выраженіяхъ опредѣлительныхъ, не возбуждающихъ никакого недоразумѣнія, безъ подчистокъ; помарки же или приписки между строкъ, сдѣланныя по опискѣ, должны быть оговорены въ самомъ патентѣ.

Въ патентѣ, кромѣ точныхъ свѣдѣній о суднѣ, экипажѣ, пассажирахъ и грузѣ, должно быть положительнымъ образомъ выражено, или что въ портѣ и его окрестностяхъ, или въ мѣстахъ, имѣющихъ съ нимъ непосредственныя сношенія и вообще принадлежащихъ къ одному карантинному округу, нѣтъ ни чумы, ни желтой горячки, ни азіатской холеры, или что та или другая изъ этихъ болѣзней тамъ существуетъ. Если же въ портѣ и его окрестностяхъ появились болѣзни, имѣющія сходство или сродство съ одною изъ упомянутыхъ болѣзней, указывающее на возможность появленія оныхъ, хотя бы и не было еще случаевъ ихъ обнаруженія, то и это обстоятельство должно быть непремѣнно отмѣчено въ патентѣ.

Каждому судну выдается только одинъ патентъ на весь его рейсъ, т. е. отъ мѣста выхода до мѣста назначенія.

Карантинный патентъ допускается только двухъ родовъ: чистый и нечистый. Патентъ чистый означаетъ отсутствіе чумы, желтой горячки и азіатской холеры въ мѣстности, откуда отправилось судно; патентъ нечистый означаетъ существованіе въ этой мѣстности которой либо изъ поименованныхъ болѣзней, а также болѣзней по нимъ сомнительныхъ или имѣющихъ съ ними сходство или сродство.

Если судно, получившее карантинный патентъ, не отправится изъ порта въ теченіе сорока восьми часовъ, считая этотъ срокъ со времени выдачи патента, то патентъ снова долженъ быть помѣченъ тѣмъ же карантиннымъ управленіемъ, отъ котораго онъ

выданъ съ объясненіемъ перемѣнъ, какія могли произойти въ промежуточномъ времени. Безъ такой помѣты, которая, впрочемъ, не требуетъ консульскаго засвидѣтельствованія, патентъ считается недѣйствительнымъ.

Отъ обязанности запасаться карантиннымъ патентомъ освобождаются, въ благополучное время: парусныя суда и пароходы, плавающіе между внутренними портами, суда рыболовныя, лоцманскія, томоженныя и вообще береговыя и каботажныя.

Военныя суда не изъемлются отъ обязанностей брать карантинный патентъ, но если бы по обстоятельствамъ, требовавшимъ поспѣшнаго отплытія, по распоряженію подлежащаго начальства, они таковымъ не запаслись, то письменное объявленіе командира о состояніи общественнаго здоровья въ той мѣстности, изъ которой онъ вышелъ, замѣняетъ для судна карантинный патентъ.

Опросу подвергается всякое приходящее судно, для уясненія общихъ карантинныхъ условій, въ которыхъ оно пришло.

Опросъ производится назначеннымъ для того карантиннымъ чиновникомъ, по установленной министромъ Внутреннихъ Дѣлъ формѣ; причемъ подробно разсматриваются патентъ судна и прочія судовыя бумаги и соблюдаются мѣры предосторожности, установляемыя особыми инструкціями министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

Въ обыкновенныхъ случаяхъ опрашивается только шхиперъ или командиръ судна, въ случаѣ же какого либо сомнѣнія или недоразумѣнія производится дознаніе о состояніи судна, причемъ опрашиваются всѣ судовые люди и пассажиры и, когда встрѣтится къ тому надобность, судно подвергается осмотру, а экипажъ и пассажиры освидѣтельствованію.

Мѣры гигіеническія заключаются въ истребленіи, даже на судахъ снабженныхъ чистымъ патентомъ, посредствомъ сожженія или потопленія въ морѣ, разныхъ испортившихся жизненныхъ припасовъ и напитковъ, равно какъ и товаровъ органическаго происхожденія, пришедшихъ въ гнилостное броженіе, если они не могутъ быть обращены ни на какое полезное и вмѣстѣ для общественнаго здоровья безвредное употребленіе, въ чисткѣ палубы и совершенномъ удаленіи воды и всякихъ нечистотъ изъ трюма; въ провѣтриваніи всего судна и очищенія воздуха въ его

глубокихъ частяхъ; наконецъ, въ указаніи экипажу для сохраненія здоровья лекарственныхъ и діэтическихъ средствъ.

Изъ приходящихъ судовъ: военныя, почтовыя, а также пассажирскія, принадлежащія правительствамъ или привиллегированнымъ компаніямъ, могутъ быть подвергаемы обязательному осмотру лишь въ случаяхъ особой важности, по распоряженію или съ разрѣшенія мѣстнаго губернатора или градоначальника. Освидѣтельствованіе людей на этихъ судахъ назначается, если судно пришло съ нечистымъ патентомъ, или находится въ условіяхъ, возбуждающихъ опасеніе, самимъ карантиннымъ управленіемъ, всякій разъ когда это будетъ признано нужнымъ.

Охраненіе береговъ Балтійскаго моря отъ внесенія чумной заразы предоставлено Шведскому карантинному заведенію въ Кензе (въ Каттегатѣ), на такомъ основаніи, чтобы оно въ очищеніи судовъ, идущихъ въ Россійскіе порты, ихъ груза, экипажа и всего вообще, принимало тѣ самыя мѣры предосторожности, какія предписаны даннымъ ему уставомъ для судовъ, приходящихъ въ Шведскіе порты.

Всѣ суда, назначенныя въ Балтійскіе порты Россійской Имперіи, если они вышли изъ Берберійскихъ государствъ, Египета или другихъ Турецкихъ владѣній, лежащихъ по берегамъ Средиземнаго или Чернаго морей, обязаны имѣть патентъ здравія, полученный въ мѣстѣ ихъ отплытія и засвидѣтельствованный Россійскимъ консуломъ или агентомъ или, по неимѣнію таковыхъ на мѣстѣ, Шведскимъ консуломъ, а если и таковаго нѣтъ, то однимъ изъ прочихъ консуловъ, по выбору и назначенію министерства Иностранныхъ Дѣлъ.

На этомъ-же патентѣ дѣлаются во всѣхъ промежуточныхъ портахъ, лежащихъ въ вышеупомянутыхъ краяхъ, въ которые судно во время пути заходило въ послѣдовательномъ порядкѣ отмѣтки Россійскихъ консуловъ и агентовъ или другихъ на то уполномоченныхъ лицъ, съ означеніемъ благополучнаго или неблагополучнаго состоянія.

Въ чумное или только сомнительное по чумѣ время, когда публикаціями Шведскаго правительства извѣстныя мѣста или порты признаны зачумленными или сомнительными всѣ суда, вышедшія изъ этихъ мѣстъ или портовъ, обязаны заходить въ швед-

ское карантинное заведеніе въ Кензе (въ Каттегатѣ), для выдержанія карантинныхъ терминовъ и обрядовъ, на основаніи дѣйствующихъ въ томъ карантинѣ правилъ, и продолжая потомъ плаваніе до Балтійскихъ портовъ Россійской имперіи, допускаются въ оные лишь по предъявленіи чистаго свидѣтельства, выданнаго отъ Кензенскаго карантиннаго начальства.

Суда, вышедшія въ чумное или сомнительное время изъ мѣстъ совершенно благополучныхъ, празнаваемыхъ таковыми публикаціями Шведскаго правительсгва, могутъ и въ это время, не заходя въ Кензе, съ чистымъ своимъ патентомъ прямо слѣдовать въ Балтійскіе порты, въ которыхъ однако они подлежатъ опросу относительно сообщенія ихъ со встрѣтившимися судами, во время плаванія изъ послѣдняго мѣста отплытія, изъ котораго имѣется консульское удостовѣреніе до мѣста прибытія].

ГЛАВА VI.

Берегевое право и спасеніе кораблей, людей и груза во время кораблекрушенія и гибели судовъ ([1]).

I. Въ древности и даже еще въ средніе вѣка подъ прибрежнымъ правомъ разумѣли извѣстное право государства или право жителей морскаго прибрежья надъ всѣми предметами, выбрасываемыми на берегъ моремъ или спасенными во время кораблекрушенія и гибели судовъ. Хотя еще римское законодательство ([2]) весьма энергично возставало противъ подобнаго права, но въ сущности оно практиковалось почти постоянно во всѣхъ государствахъ того времени.

Въ нѣкоторыхъ государствахъ подобное право распространялось ни только надъ всѣми выбрасываемыми моремъ предметами, какъ то обломками кораблей, товарами и пр., но даже надъ живыми

(1) Strandrecht und Hülfeleistung in Seenoth.

(2) См. Corp. juri nautici, I, стр. 14 и слѣд.; далѣе Cauchy, I. стр. 148 и слѣд., 315 и слѣд.

людьми и надъ тѣлами умершихъ. Первыхъ обыкновенно дѣлали невольниками, иногда даже прямо убивали, а у вторыхъ отнимали одежду, вещи и пр. и зарывали въ землю; въ нѣкоторыхъ случаяхъ только одинъ выкупъ могъ возвратить потерпѣвшему крушеніе свободу. Послѣдняя мѣра въ особенности часто практиковалась противъ иностранцевъ, которые вообще, по понятіямъ древнихъ народовъ, считались безправными. Только новѣйшее развитіе народнаго права по немногу вытѣснило этотъ варварскій взглядъ. Рука объ руку съ послѣднимъ устраивались прибрежными жителями также искусственныя кораблекрушенія, причиною которыхъ были ложные огни, ложные сигналы и пр. Въ особенно гуманныхъ случаяхъ прибрежное право выражалась извѣстною податью за причиненое морскому прибрежью безпокойство вслѣдствіе кораблекрушенія, равно какъ за содержаніе огней и спасательныхъ станцій вдоль этого морскаго прибрежья.

Справедливость требуетъ сказать, что церковь и правительственныя власти многочисленными указами и предписаніями строго воспрещали грабежъ кораблей, судовъ и людей, потерпѣвшихъ кораблекрушеніе; за неисполненіе этого предписанія, виновные подвергались строгой отвѣтственности (1), но не смотря ни на-

(1) Латеранскій церковный соборъ 1079 г. назначалъ за подобныя преступленія отрѣшеніе отъ церкви. [См. также папскую буллу отъ 1124 г. и церковный соборъ въ Нантѣ въ 1127 г.]. Весьма строгія наказанія за ограбленіе кораблей, потерпѣвшихъ крушеніе, назначались также въ Rooles d'Oleron, ст. XXV и XXVI; эти наказанія въ особенности касались лоцмановъ, которые съ корыстною цѣлью или по наущенію своего помѣщика завѣдомо ложно ставили суда на мель. «Если означенный помѣщикъ (*), сказано въ Rooles d'Oleron, будетъ на столько жестокъ, что приметъ подъ свое покровительство такихъ злыхъ людей, или даже будетъ пользоваться корыстною цѣлью послѣднихъ, то онъ долженъ быть немедленно посаженъ въ тюрьму; все же его имущество конфискуется и продается съ публичнаго торга, на возмѣщеніе убытковъ пострадавшихъ лицъ. Самъ же помѣщикъ привязывается къ позорному столбу посреди двора своего дома, который затѣмъ зажигается со всѣхъ четырехъ концовъ и долженъ сгорѣть до тла. По окончаніи огня оставшіяся стѣны должны быть снесены и уравнены съ землею; на этомъ же мѣстѣ устраивается на вѣчныя времена свиной рынокъ; статья XXXI говоритъ слѣдующее: «Если послѣ кораблекрушенія спасенные люди

(*) Т. е. лицо, которому принадлежитъ морское прибрежье.

какія мѣры, жители морскаго прибрежья продолжали смотрѣть на прибрежное право, какъ не совершенно законное средство своего существованія ([1]). Правда, во многихъ случаяхъ старались облечь этотъ грабежъ въ законную форму и придать ему, при извѣстныхъ условіяхъ, легальный видъ существованія; но въ сущности продолжалась прежняя система, чему, напримѣръ, можетъ служить доказательствомъ ст. 218 уголовнаго кодекса Карла V, изданнаго въ 1532 году, (die peinliche Gerichtsordnung Kaiser Carls V von 1532), которая говоритъ слѣдующее: «во многихъ мѣстахъ морскаго прибрежья корабельщики вводятся ложными огнями въ недоразумѣнія и ошибки, вслѣдствіе чего претерпѣваютъ кораблекрушенія и подпадаютъ затѣмъ подъ полную власть мѣстныхъ помѣщиковъ и жителей; поэтому постановляется, чтобы на будущее время, подъ страхомъ законной отвѣтственности, подобныя злоупотребленія не имѣли больше мѣста ([2]).

Нѣкоторыя отдѣльныя государства пріобрѣтали для своихъ подданныхъ особыя открытыя пропускныя письма, которыя должны были гарантировать ихъ корабли отъ притязаній жителей морскихъ прибрежій въ случаѣ кораблекрушенія. Такими письмами запасались, напримѣръ, города Ганзейскаго Союза отъ жителей датскаго морскаго прибрежья ([3]). Только въ XVI столѣтіи болѣе

сойдутъ на ближайшій берегъ въ надеждѣ на гостепріимство мѣстныхъ жителей, послѣдніе же будутъ на столько жестоки, безчеловѣчны и низки, что позволятъ себѣ убить этихъ несчастныхъ съ цѣлью завладѣть ихъ имуществомъ и деньгами, то мѣстный помѣщикъ обязанъ такихъ людей немедленно арестовать и подвергнуть ихъ тѣлесному наказанію, равно какъ конфисковать все ихъ имущество; затѣмъ этихъ людей слѣдуетъ бросить въ море, оставить ихъ тамъ до тѣхъ поръ, пока они не будутъ полумертвы и наконецъ, вынувъ изъ воды, убить ихъ камнями,—подобно бѣшеннымъ волкамъ и злымъ собакамъ. (Болѣе подробныя свѣдѣнія объ исторіи этого права см. Hautefeuille, стр. 99—104, 156 и 266, Cleirac Rôoles d'Oleron и Pardessus, т. I; стр. 346).

([1]) См. Corpus juris nautici, стр. 66.

([2]) Вотъ подлинный древне-германскій текстъ: «an vilen enden der missbrauch, so eyn schiffmann mit seinem Schiff verferet, schiffbrüchig würde, dass er alsdann der oberkeyt des selbigen orts, mit schiff, leib und güttern verfallen sein sollt», und verordnet, «dass eyn jede oberkeyt abschaffen und daran sein soll, dass sie hinführther nit geübt, gebraucht oder gehalten werden»; въ заключеніе говорится: «als wir dann aus Keyserlicher macht die selben (missbreuche) hiemit auffheben, vernichten und abthun, und hinführther nit eingeführt werden sollen».

([3]) Въ особенности въ средніе вѣка подобныя конвенціи заключались весьма

гуманные принципы проложили себѣ, хотя и весьма медленно, путь. Въ настоящее время всѣ цивилизованныя націи смотрятъ на прибрежное право въ томъ смыслѣ, какъ оно понималось въ прежнее время, какъ на *позорное право*. Только въ случаѣ оказанія помощи при спасеніи кораблей, судовъ, людей съ ихъ имуществомъ во время кораблекрушенія или другаго морскаго несчастія—мѣстные жители морскаго прибрежья имѣютъ право на нѣкоторое вознагражденіе за оказанное содѣйствіе при спасеніи, равно какъ за сбереженіе спасенныхъ вещей ([1]). Долгое время

часто. Большинство ихъ имѣетъ характеръ отреченія отъ такъ называемаго права надъ людьми и судами, терпящими бѣдствіе. Впрочемъ, нѣкоторые изъ нихъ имѣютъ характеръ настоящихъ международныхъ трактатовъ. Между документами перваго рода упомянемъ о пропускныхъ свидѣтельствахъ 1290 и 1320 гг., которыя давались государями востока въ пользу жителей Барцелоны; ордонансъ 1277 г. французскаго короля Филиппа для жителей Италіи, и, наконецъ, ордонансы 1461 и 1464 гг. короля Людовика XI въ пользу фламандцевъ, голландцевъ и ганзейскихъ городовъ. Къ стыду цивилизованнаго міра слѣдуетъ сказать, что подобные договоры заключаются даже по настоящее время; см. выше крушеніе «Москвы». *Прим. переводчика.*

([1]) Относительно этого права наше законодательство говоритъ слѣдующее: Спасеніе людей, равно и имущества корабельнаго экипажа или пассажирскаго и корабельной провизіи, должно быть безденежно, изъ единой жалости и человѣколюбія къ ближнему утопающему; но если при семъ оказаны будутъ какіе либо особенные подвиги, заслуживающіе вниманія, то въ такомъ случаѣ о таможенныхъ чинахъ начальники таможенныхъ округовъ обязаны представлять министру финансовъ, а о прочихъ губернаторы министру Внутреннихъ Дѣлъ, которые ходатайствуютъ о награжденіи отличившихся въ спасеніи людей и ихъ имущества. О томъ, что спасенное имущество дѣйствительно принадлежитъ корабельному экипажу, пассажирамъ или составляетъ корабельную провизію, должны быть представлены надлежащія доказательства; въ противномъ случаѣ награда за спасеніе онаго производится на общемъ основаніи.

Отрядные офицеры и вообще всѣ служащіе по таможенной части, если они дѣйствительно участвовали въ спасеніи и сбереженіи претерпѣвшихъ крушеніе кораблей, или товаровъ, или производили о томъ распоряженіе, имѣютъ также право на полученіе награды.

Если корабль, или товаръ, претерпѣлъ крушеніе или гибель на разстояніи одной версты, или далѣе отъ берега: то награда за спасеніе и сбереженіе должна составлять четвертую часть, а если ближе одной версты или на самомъ берегу, то шестую часть спасеннаго.

Слѣдующая въ награду четвертая или шестая часть спасеннаго раздѣляется на *четыре* доли, изъ коихъ *двѣ* доли выдаются тѣмъ, которые участвовали въ спасеніи изъ воды, каждому по равной части, какъ прибрежнымъ жителямъ, такъ и таможенной стражѣ и служителямъ мѣстной полиціи; *одна* доля отдается сберегавшимъ спасенное до составленія оному описи, также каждому по равной

въ нѣкоторыхъ законодательствахъ удерживалось право правительства надъ извѣстною частью спасеннаго имущества или суммы, вырученной отъ продажи послѣдняго, но теперь даже и этого права не существуетъ; въ настоящее время оно только практикуется въ мѣстахъ, никому непринадлежащихъ (herrenlosen Strandgut). На мѣсто прежняго прибрежнаго права, законодательство установило только извѣстное право на вознагражденіе лицъ за спасеніе кораблей, предметовъ и людей, равно какъ за сохраненіе и оказаніе помощи. Всѣ потерпѣвшія крушенія находятся теперь подъ непосредственнымъ покровительствомъ верховной власти правительства. [Совершенно того же принципа придерживается также и наше законодательство. Статьи 1136—1140, томъ XI, часть 2-я говорятъ: Все спасенное въ предѣлахъ Россійской Имперіи отъ крушенія кораблей и судовъ Россійскихъ и иностранныхъ, люди, скотъ, птицы и иныя животныя, товаръ, грузъ, такелажъ и самый корабль, потерпѣвшій крушеніе, состоитъ подъ непосредственнымъ покровительствомъ Императорскаго Величества, и должно оставаться неприкосновеннымъ.

части, а *послѣдняя* доля предоставляется тому, кто распоряжался при спасеніи и сбереженіи коробля, груза и людей, на немъ находившихся, буде онъ взять пожелаетъ.

Если сбереженіе спасеннаго было въ особыхъ заведеніяхъ, нарочно для того устроенныхъ, или отданныхъ не изъ найма, то въ такомъ случаѣ владѣлецъ сего заведенія имѣетъ право на полученіе половины награды изъ доли, слѣдующей за сбереженіе, а другая половина сей доли раздѣляется между тѣми, кои составляли оберегательную стражу.

Равнымъ образомъ, если распоряженіе о спасеніи начато чиновникомъ пограничной стражи, а кончено, прибрежнымъ помѣщикомъ, или чиновникомъ мѣстной полиціи: то половину доли, слѣдующей распорядителю, получаетъ чиновникъ пограничной стражи, а другая половина отдается помѣщику, или чиновнику мѣстной полиціи.

Начальникамъ таможенныхъ округовъ вмѣняется въ особенную обязанность наблюдать, чтобы чины пограничной стражи удовлетворяемы были въ свое время слѣдующею наградою, а въ случаѣ медленности или напрасныхъ затрудненій, они должны представлять о томъ департаменту таможенныхъ сборовъ. На семъ же основаніи и полицейскіе чиновники обязаны наблюдать объ удовлетвореніи слѣдующею частію бывшихъ при спасеніи или сбереженіи груза полицейскихъ служителей, и въ случаѣ медленности въ томъ, представлять губернскому правленію.

См. «Сборникъ русскихъ законовъ о купеческомъ водоходствѣ», сост. А. Носомъ, часть II, стр. 321—322. *Прим. переводчика.*

Каждый Россійскій подданный, особенно же въ службѣ военной или гражданской состоящій, обязанъ помогать терпящимъ крушеніе или гибель, и прилагать крайнее стараніе о спасеніи всего того, что только спасти возможно.

Все спасенное должно быть, со всякимъ попеченіемъ и тщаніемъ, сберегаемо и охраняемо въ удобныхъ и безопасныхъ мѣстахъ, дабы отъ худаго смотрѣнія, или небреженія, не могло быть повреждено или истреблено. Никто не имѣетъ права присвоивать себѣ ни малѣйшей части спасеннаго, или найденнаго на берегу, но долженъ объявить о томъ мѣстной полиціи, которая поступаетъ въ такомъ случаѣ на основаніи правилъ, изложенныхъ въ особыхъ статьяхъ.

Всѣ иностранные товары, не очищенные въ Россійскихъ таможняхъ пошлиною, грузъ разбившихся кораблей составляющіе, или выброшенные на берегъ, должны поступать въ вѣдѣніе таможенъ.

Всѣ разбившіеся или ставшіе на мель корабли, какъ Россійскіе, такъ и иностранные, а равно всѣ такелажи и спасенные товары, вывезенные изъ Россіи, поступаютъ въ вѣдѣніе мѣстнаго полицейскаго начальства, а потомъ по распоряженію губернскаго начальства или остаются въ полиціи, или передаются для храненія въ городовой магистратъ, въ ратушу или въ другое гражданское присутственное мѣсто. Относительно сихъ товаровъ таможенное вѣдомство должно поступать по правиламъ, въ уставѣ таможенномъ опредѣленнымъ.

Примѣчаніе. За упраздненіемъ магистратовъ и судебныхъ ратушъ въ губерніяхъ, управляемыхъ по общему учрежденію, храненіе разбившихся, или ставшихъ на мель кораблей и такелажей и спасенныхъ товаровъ поручено мѣстнымъ полицейскимъ управленіямъ].

Къ сожалѣнію, опытъ доказываетъ, что правительство не имѣетъ возможности при всѣхъ обстоятельствахъ дѣйствовать такъ, какъ это было бы желательно. Еще въ наше время средневѣковое прибрежное право нерѣдко проявляется со всею варварской жестокостью. Даже новѣйшимъ законодательствамъ стоило многихъ усилій, чтобы вполнѣ отказаться отъ этого варварскаго права (1).

---

(1) Болѣе подробныя свѣдѣнія см. журналъ «Hansa» 1873; статья: «Schutz des Privateigenthums zur See im Frieden». (О защитѣ частной собственности на морѣ

Въ настоящее время участь потерпѣвшихъ кораблекрушеніе и имѣвшихъ возможность спастись на ближайшій берегъ гарантирована многими договорами, въ которыхъ договаривающіяся стороны опредѣляютъ взаимность обязательствъ въ случаѣ вышеупомянутаго несчастія. Въ большинствѣ случаевъ права и обязанности потерпѣвшихъ кораблекрушеніе совершенно уравнены съ правами и обязанностями мѣстныхъ жителей (¹).

II. Въ предѣлахъ Германской Имперіи соблюдается въ настоящее время порядокъ, опредѣленный въ 9 главѣ V книги Германскаго торговаго устава (Handelsgesetzbuch), равно какъ положеніе отъ 17 Мая 1874 г. касательно порядка, соблюдаемаго при спасеніи потерпѣвшихъ кораблекрушеніе. Въ собраніи торговыхъ законовъ изложены правила, на основаніи которыхъ мѣстные жители могутъ требовать вознагражденіе за спасеніе и сохране-

въ мирное время); того же автора: «Entwurf einer Strandungsordnung für das deutsche Reich». Kiel 1873. (Проектъ положенія о порядкѣ, соблюдаемомъ при спасеніи потерпѣвшихъ кораблекрушеніе въ предѣлахъ Германской Имперіи); далѣе см. H. Teklenborg «Strandungsordnungen, wie sie sind und wie sie sein sollten», Kiel 1874 (Настоящее и будущее правилъ, соблюдаемыхъ при спасеніи потерпѣвшихъ кораблекрушеніе и сбереженіи спасенныхъ предметовъ).

(¹) Сѣверо-Германскій Союзъ, а затѣмъ Германская Имперія также въ разное время заключала подобные договоры. Такъ, напримѣръ, взаимныя обязанности договаривающихся сторонъ въ случаѣ кораблекрушенія выяснены въ слѣдующихъ трактатахъ: «въ договорѣ взаимной дружбы и мореплаванія съ Либерійской республикой отъ 31 Октября 1867 года; въ торговомъ и таможенномъ договорѣ съ Австріею отъ 9 Марта 1868 года; въ консульской конвенціи съ Италіей отъ 21 Декабря 1868 г.; въ договорѣ взаимной дружбы, мореплаванія и торговли съ Японіей отъ 20 Февраля 1869 года; въ консульской конвенціи съ Испаніей отъ 22 Февраля 1870 года; въ договорѣ взаимной дружбы, торговли и мореплаванія съ Мексикой отъ 28 Августа 1869 года; въ подобномъ же договорѣ съ Санъ-Сальвадоромъ отъ 13 Іюня 1870 г., въ консульской конвенціи съ Сѣверо-Амер. Соед. Шт. отъ 11 Декабря 1871 года; въ договорѣ о торговлѣ и мореплаваніи съ Португаліей отъ 2 Марта; въ договорѣ о взаимной дружбѣ, торговли и мореплаваніи съ Персіей отъ 11 Іюня 1873 г., въ консульской конвенціи съ Россіей отъ $\frac{\text{8 Декабря}}{\text{26 Ноября}}$ 1874 года; въ торговой конвенціи съ Румыніей отъ 14 Ноября 1877 г.; см. также договоръ о взаимной дружбѣ, торговлѣ и мореплаваніи Сѣв. Гер. Союза съ прибрежными государствами Китая отъ 2 Сентября 1861 г.; въ настоящее время при спасеніи потерпѣвшихъ кораблекрушеніе на берегахъ Китайской имперіи соблюдаются правила, опредѣленныя 26 Мая 1876 года, согласно которымъ иностранныя суда съ ихъ командой пользуются тѣми же правами, какими пользуются китайцы. [О нашихъ договорахъ съ государствами дальняго востока см. выше стр. 177—182].

ніе предметовъ, между тѣмъ какъ въ положеніи отъ 17 Мая 1874 года опредѣляется порядокъ, какъ слѣдуетъ поступать при спасеніи людей и сбереженіи предметовъ, спасенныхъ во время кораблекрушенія, равно какъ предметовъ, выбрасываемыхъ на берегъ и утонувшихъ на днѣ морскомъ; въ этомъ положеніи также разсматривается право надъ извѣстными, найденными предметами, владѣльцевъ которыхъ невозможно было найти; въ заключеніе опредѣляется порядокъ публичной продажи ([1]) спасенныхъ вещей. [Почти всѣ государства не требуютъ возмѣщенія расходовъ, произведенныхъ во время спасенія вещей съ военныхъ судовъ. Недавно фрегатъ «Мининъ» потерялъ въ Карлскронѣ, осенью 1883 года, якорь и цѣпь. По предложенію нашего мѣстнаго консула шведское портовое начальство дѣятельно занялось отысканіемъ якоря, котораго послѣ 10-ти дневной работы и удалось найти. Не смотря на значительные расходы, шведское морское министерство предложило нашему консулу взять найденныя вещи безъ всякаго возмѣщенія убытковъ].

Принимая во вниманіе, что правила о кораблекрушеніяхъ и пр. не составляютъ собою особеннаго отдѣла науки международнаго права, мы должны отказаться отъ болѣе подробнаго изслѣдованія этого предмета.

III. Шагъ за шагомъ за удаленіемъ разбираемаго нами узаконеннаго разбоя послѣдовали также строгія узаконенія о наказуемости прибрежныхъ жителей, бывшихъ причиною кораблекрушенія вслѣдствіе постановки съ корыстною цѣлью ложныхъ

([1]) До введенія положенія отъ 17 Мая 1874 года не только каждое прибрежное государство Германской Имперіи, но даже каждая полоса прусскаго морскаго прибрежья имѣли свои особенные законы и обычаи касательно порядка, соблюдаемаго при спасеніи потерпѣвшихъ кораблекрушеніе. Замѣна этого частнаго права каждаго государства Сѣверо-Германскаго Союза общеобязательнымъ актомъ Германской Имперіи имѣлось уже въ виду статьею 4-ю (№ 7) положенія объ управленіи Германской Имперіей. Необходимость подобной защиты кораблей, судовъ, груза и людей, спасенныхъ при кораблекрушеніи на отечественномъ прибрежьѣ, лежала ни только въ интересѣ международной и національной морской торговли, но и въ интересахъ обществъ морскаго страхованія. Противорѣчіе предшествовавшихъ частныхъ прибрежнмхъ правъ, изъ которыхъ многія совершенно не подходили подъ современныя требованія цивилизаціи, нерѣдко вводило Германскую Имперію въ крайне непріятныя недоразумѣнія и столкновенія.

огней и знаковъ, равно какъ уничтоженія существующихъ маяковъ (¹).

§ 24.

Особая помощь, оказываемая военными судами.

I. Кромѣ покровительства, оказываемаго военными судами національному морскому мореплаванію, эти суда вмѣстѣ съ тѣмъ обязаны оказывать всякое покровительство и помощь торговымъ судамъ всѣхъ національностей въ случаѣ бѣдствія или кораблекрушенія. Англійскія Queens Regulations (§ 1954) опредѣляютъ эту обязанность слѣдующими словами: All officers of her Majesty's Ships are to afford every possible aid to vessels in danger, distress, or in want of casual assistance and in saving life.

Австрійскій законъ (Oesterreichische Reglement III. n° 1314) говоритъ: den K. K. Befehlshabern wird es zur Pflicht gemacht, Schiffen in Gefahr oder Seenoth, sowie Schiffbrüchigen die ausgiebigste Hülfe und Unterstützung angedeihen zu lassen, und es soll hierbei kein Unterschied gemacht werden ob diese Schiffe oder Per-

(¹) § 322 германскаго устава о наказаніяхъ (deutsches Strafgesetzbuch) говоритъ слѣдующее: «Виновный въ уничтоженіи или удаленіи огня или другаго знака, служащаго для безопасности плаванія судна, равно какъ всякій, кто потушитъ огонь или же въ противоположность своимъ прямымъ служебнымъ обязанностямъ не зажжетъ никакого огня, тотъ наказывается тюремнымъ заключеніемъ срокомъ до десяти лѣтъ. Такому же наказанію подвергаются лица, виновныя въ разведеніи огня на морскомъ прибрежьѣ или въ постановкѣ всѣхъ знаковъ, могущихъ ввести въ заблужденіе плавающія суда и быть причиною гибели послѣднихъ; причемъ, въ случаѣ крушенія судна, постановки на мель, виновный наказывается не менѣе какъ пятилѣтнимъ тюремнымъ заключеніемъ; въ случаѣ же погибели (смерти) даже одного лица, виновныя подвергаются тюремному заключенію не менѣе, чѣмъ на 10 лѣтъ; иногда даже пожизненному заключенію въ тюрьму. Кромѣ этого наказанія судъ можетъ присудить еще нахожденіе подъ надзоромъ полиціи послѣ окончанія срока тюремнаго заключенія (§ 325); въ военное же время виновные судятся военнымъ судомъ. Въ случаѣ же, если причина кораблекрушенія произошла отъ нерадивости и небрежнаго отношенія къ своимъ обязанностямъ, то виновные подвергаются заключенію въ тюрьму срокомъ до одного года; если же при этомъ кто нибудь лишится жизни, то назначается отъ трехъ мѣсяцевъ до трехъ лѣтъ тюремнаго заключенія.

sonen der eigenen oder ob sie fremden Flaggen angehören. (Начальникамъ Императорскаго королевскаго флота вмѣняется въ обязанность оказывать полную помощь и покровительство всѣмъ судамъ и лицамъ, терпящимъ кораблекрушеніе, безъ различія національностей). Такое обязательство существуетъ,— даже въ тѣхъ случаяхъ, когда объ этомъ нѣтъ спеціальныхъ инструкцій,—для всѣхъ военныхъ судовъ касательно: спасенія на морѣ людей, предупрежденія опасности, спасенія корабля, помощи въ случаѣ недостатка провизіи (¹) воды, огнива, топлива, матеріаловъ, защиты отъ морскихъ разбойниковъ; съ другой стороны, нельзя

(¹) § 38 Reglement über die Schiffsverpflegung in der kaiserlicen Marine отъ 13 Мая 1879 г. говоритъ слѣдующее: Въ случаѣ недостатка на морѣ провизіи, послѣдняя можетъ быть отпущена какъ германскимъ торговымъ, такъ и иностраннымъ военнымъ и торговымъ судамъ на столько, чтобы удовлетворить главнымъ потребностямъ и спасти команду отъ голода. При чемъ во всякомъ случаѣ преимущество должно быть оказываемо первымъ, т. е. германскимъ торговымъ судамъ. Обо всѣхъ отпущенныхъ на другое судно предметахъ должно брать съ командировъ соотвѣтствующихъ судовъ установленныя квитанціи.

Германскія торговыя суда уплачиваютъ потомъ за взятыя вещи по таксѣ объявляемой германскимъ Marine Verordnungsblatt, сообразно § 37, съ надбавочною цѣною въ 20%. Если у корабельщика нѣтъ наличныхъ денегъ, то онъ отъ имени своей фирмы или владѣльца судна дастъ на соотвѣтствующую сумму вексель, уплачиваемый по истеченію срока Императорскому Адмиралтейству. Эти векселя, писанныя въ трехъ экземплярахъ и квитанціи отсылаются затѣмъ для дальнѣйшаго распоряженія въ Адмиралтейство. При отпускѣ провизіи въ открытомъ морѣ иностраннымъ военнымъ судамъ соблюдается тотъ же порядокъ. Однако если въ послѣднемъ случаѣ у командировъ не окажется для уплаты наличныхъ денегъ, то векселя брать не слѣдуетъ. Достаточно запастись роспискою командира, которую надлежитъ отослать въ Адмиралтейство. Деньги получаются затѣмъ дипломатическимъ путемъ. Тоже говорятъ и австр. правила (см. Oesterreich. Reglement III).

[Наше законодательство по этому поводу говоритъ слѣдующее: Въ случаѣ крайняго недостатка жизненныхъ припасовъ, корабельщикъ, встрѣтившись на пути съ другимъ кораблемъ или судномъ, можетъ занимать оные по взаимному условію съ ведущимъ сіе судно корабельщикомъ, и даже противъ его воли и согласія, буде бы онъ, презрѣвъ правила человѣколюбія, отказалъ въ пособіи терпящему крайность.

Корабельщикъ, который, для избѣжанія опасности умереть съ голоду, вынужденъ будетъ взять у встрѣтившаго съ нимъ другаго корабельщика потребное для продовольствія своего экипажа количество съѣстныхъ припасовъ, долженъ поступать въ томъ съ величайшею осмотрительностію, и отнюдь не брать припасовъ болѣе самаго необходимаго количества, дабы не подвергнуть голоду и того, у кого беретъ оные.

требовать отъ военныхъ судовъ обязательнаго спасанія и сохраненія груза; это въ особенности справедливо въ отношеніи торговыхъ судовъ чужой національности.

II. Принимая во вниманіе послѣднее обязательство военныхъ судовъ, невольно является вопросъ: имѣетъ ли государство, которому принадлежитъ разсматриваемое военное судно, равно какъ команда послѣдняго, право на извѣстное вознагражденіе за оказанную помощь при спасаніи судовъ и людей, терпящихъ бѣдствіе? Само собою разумѣется, что о подобномъ правѣ можетъ быть рѣчь только въ тѣхъ случаяхъ, когда помощь была оказана при обстоятельствахъ, за которыя вообще назначается извѣстное вознагражденіе, т. е. при оказаніи извѣстной помощи во время несчастія на морѣ.

Во всякомъ случаѣ, внѣ всякаго вліянія остается вопросъ: была ли извѣстная помощь оказана съ опасностью для собственнаго корабля и жизни людей, или нѣтъ? Это обстоятельство имѣетъ только значеніе для того, чтобы судить о большемъ или меньшемъ самоотверженіи извѣстныхъ военныхъ лицъ.

Онъ (ст. 1064). долженъ брать припасы мѣрою и вѣсомъ, и оставить тому корабельщику, у котораго взялъ оные, письменный видъ, съ означеніемъ своего имени, названія корабля, хозяина онаго, мѣста откуда и куда плылъ, количества взятаго припаса, и условія насчетъ полученія платежа за оный. Таковый же письменный видъ онъ долженъ получить и отъ того корабельщика, у котораго взялъ припасы.

По прибытіи къ первому порту одного изъ тѣхъ кораблей, корабельщикъ долженъ объявить тотъ оставленный у него другимъ корабельщикомъ письменный видъ въ таможнѣ, съ показаніемъ, сколько при отплытіи изъ послѣдняго порта въ море имѣлось у него на кораблѣ припасовъ, и съ объясненіемъ непредвидимыхъ приключеній или противныхъ вѣтровъ, замедлившихъ плаваніе.

Если бы оказалось, что корабельщикъ, взявшій силою припасы у встрѣтившагося съ нимъ на пути другаго корабельщика, недостаточно запасся оными при отплытіи изъ порта, или что не случилось съ нимъ никакихъ непредвидимыхъ приключеній: то онъ подвергается за сію неосторожность, сверхъ вознагражденія за причиненный симъ другому кораблю убытокъ или вредъ, наказанію на основаніи статьи 1230 уложенія о наказаніяхъ. Когда же онъ возьметъ у встрѣтившагося съ нимъ другаго корабельщика припасовъ болѣе необходимаго количества и симъ лишитъ сей другой корабль нужнаго продовольствія, то онъ приговаривается къ наказанію, опредѣленному въ статьѣ 1640 сего уложенія. (См. сборникъ русскихъ законовъ о купеческомъ водоходствѣ сост. А. Посъ стр. 296—97)].

*

Британское и Сѣверо-Американское морскія законодательства предоставляютъ командирамъ и командамъ военныхъ судовъ за спасаніе и храненіе извѣстныхъ предметовъ тѣ же права и преимущества, какими пользуются частныя лица или учрежденія.

Для военнаго флота Великобританіи разсматриваемыя права и обязанности опредѣляются въ §§ 1954—60 Queens Regulations, при чемъ руководствомъ служатъ инструкціи морскихъ торговыхъ законовъ.

Главныя основанія англійскихъ правилъ слѣдующія: государство не требуетъ вознагражденія за всѣ поврежденія, которыми могутъ въ подобныхъ случаяхъ подвергнуться военныя суда и ихъ принадлежности; при добровольномъ соглашеніи касательно вознагражденія за спасеніе и храненіе предметовъ, нельзя требовать болѣе половины стоимости спасенныхъ вещей плюсъ вознагражденіе за особые расходы. Если подобное соглашеніе не могло состояться, то дѣло передается ближайшему суду; но для возбужденія судебнаго преслѣдованія необходимо согласіе Адмиралтейства, которое только въ такомъ случаѣ дается, если оказанныя услуги дѣйствительно будутъ признаны удовлетворительными или сопровождались извѣстною опасностью. Касательно распредѣленія вознагражденія необходимо руководствоваться правилами призоваго права. Исключеніе допускается только въ тѣхъ случаяхъ, когда Адмиралтейство, имѣя въ виду, что при оказаніи помощи участвовала только одна часть команды, издастъ на этотъ счетъ особыя правила. За всѣ предметы, принадлежащіе казнѣ, команда судна не имѣетъ права требовать особаго вознагражденія.

Во флотѣ Сѣверо-Амер. Соед. Шт. руководствуются подобными же правилами. При этомъ не безъинтересно впрочемъ припомнить, что въ бурное время года призиденту Республики предоставляется право посылки въ море надлежащаго количества прибрежныхъ крейсеровъ, имѣющихъ спеціальное назначеніе—оказывать безвозмездно всякую помощь и содѣйствіе судамъ, терпящимъ бѣдствіе и кораблекрушеніе.

Германское законодательство ничего не говоритъ по этому предмету. Впречемъ, недавнее рѣшеніе министра торговли и публичныхъ работъ отъ 20 Мая 1881 года по поводу правительствен-

ныхъ судовъ, говоритъ [1]: Въ случаѣ если правительственныя суда окажутъ помощь терпящимъ бѣдствіе судамъ, то правительство этимъ самымъ пріобрѣтаетъ право требовать извѣстное вознагражденіе за спасеніе и храненіе спасенныхъ предметовъ. Служащіе на этихъ судахъ не могутъ участвовать въ подобномъ государственномъ правѣ, потому, во 1-хъ, что статья 751 торговаго устава къ разбираемому случаю непригодна, во 2-хъ потому, что, согласно основному государственнному порядку, исполненіе своихъ прямыхъ обязанностей не можетъ давать ни одному изъ лицъ, находящихся на государственной службѣ, права требовать за это исполненіе особеннаго вознагражденія. Но, съ другой стороны не мѣшало бы назначить въ видѣ поощренія извѣстную часть для раздачи тѣмъ изъ служащихъ, которые особенно отличались при спасеніи и храненіи потерпѣвшихъ крушеніе предметовъ.

Требовать вознагражденія за спасеніе груза и людей съ германскихъ торговыхъ судовъ, потерпѣвшихъ кораблекрушеніе, было бы полезно только съ тѣмъ условіемъ, чтобы имѣть возможность уплатить государству всѣ его расходы по спасенію, остатокъ же раздѣлить между командою спасавшаго корабля. За спасеніе же иностранныхъ судовъ обязательно слѣдуетъ брать вознагражденіе за оказанныя услуги. Исключеніе можетъ быть допущено только тогда, когда надлежащее иностранное государство примѣняетъ въ отношеніи германскихъ судовъ болѣе гуманныя правила спасанія при кораблекрушеніяхъ. Всѣ остатки наличныхъ денегъ, могущіе быть свободными послѣ уплаты всѣхъ государственныхъ расходовъ и раздачи надлежащей преміи лицамъ, принимавшимъ участіе въ спасеніи и сбереженіи груза и людей, не слѣдуетъ причислять къ государственнымъ доходамъ; на эти средства необходимо образовать особый запасной фондъ для раздачи премій наиболѣе отличившимся при спасеніи человѣческихъ жизней, въ тѣхъ случаяхъ когда весь грузъ, или, по крайней мѣрѣ, его бо̀льшая часть, погибли при крушеніи судовъ, а слѣд. не окажется средствъ для надлежащаго вознагражденія достойныхъ лицъ.

---

[1] Min. Blatt für die innere Verwaltung, Seite 133, 134.

Одно изъ существенныхъ отличій военныхъ судовъ отъ прочихъ правительственныхъ судовъ заключается, напримѣръ, въ томъ, что первыя обязаны оказывать въ случаѣ нужды всякую помощь терпящимъ бѣдствіе и кораблекрушеніе. Германское правительство никогда не думало заявлять какихъ бы то ни было правъ за всѣ подобныя услуги, оказываемыя судами Германскаго военнаго флота, какъ національнымъ, такъ и иностраннымъ торговымъ судамъ. Такой поступокъ вполнѣ оправдывается тѣмъ взглядомъ, что военныя суда составляютъ не только часть вооруженной силы государственнаго организма, но что ихъ прямое назначеніе преимущественно заключается въ защитѣ международныхъ торговыхъ сношеній отъ всякихъ случайностей. Но какъ бы то ни было, такое назначеніе германскихъ военныхъ судовъ вовсе не исключаетъ возможности требовать извѣстную плату за расходы по спасенію и сбереженію предметовъ съ кораблей, потерпѣвшихъ крушеніе.

Команда военнаго судна не можетъ требовать вознагражденія за спасеніе и храненіе вещей, такъ какъ подобныя услуги являются прямымъ слѣдствіемъ ихъ обязанностей. [На сколько намъ извѣстно, въ русскомъ законодательствѣ нѣтъ ни одной статьи, которая бы требовала извѣстную уплату государству за услуги, оказанныя нашими военными судами отечественнымъ или иностраннымъ судамъ].

ГЛАВА VII.

Морской церемоніалъ.

§ 25.

Характеристика.

I. Въ прежнее время, когда принципъ свободы моря имѣлъ самое ограниченное число послѣдователей, глава о морскомъ церемоніалѣ занимала въ международномъ правѣ весьма видное мѣсто. Это въ особенности касается XVII вѣка, времени наиболѣе эгоистическихъ и странныхъ притязаній о верховныхъ правахъ надъ извѣстною частью моря (§ 4). Въ то время рѣчь шла ни только

объ оказаніи извѣстныхъ правилъ вѣжливости и морскаго этикета, чего могли одинаково требовать всѣ морскія державы, но также о внѣшнихъ заявленіяхъ покорности и подчиненія, которыя нѣкоторыя государства, въ силу своихъ мнимыхъ верховныхъ правъ надъ извѣстными частями океана и моря, а главное—опираясь на значительную вооруженную силу, требовали отъ всѣхъ другихъ морскихъ государствъ, суда которыхъ пользовались для мореплаванія этими водами. Нѣкоторыя государства доходили даже до того, что въ случаѣ неисполненія предписанныхъ правилъ покорности немедленно обращались къ вооруженной силѣ.

Прежде всего салюты военныхъ судовъ были причиною многихъ недоразумѣній и насильственныхъ актовъ, а иногда даже причиною ожесточенной войны. Писатель Bunkershoek (1) начинаетъ свой трактактъ о морскомъ церемоніалѣ слѣдующими знаменательными словами: «Ut belli occasio evitetur, tractandum quoque, quando et quorum navibus praestanda sit reverentia (2).

II. Франція и Англія особенно выдавались своими претензіями. Во время царствованія Якова I англійскія военныя суда требовали при встрѣчѣ съ другими иностранными судами во всѣхъ британскихъ водахъ,—надъ которыми Англія объявила свои исключительныя верховныя права,—внѣшняго заявленія покорности, которая должна была выражаться въ опусканіи флага и спускѣ парусовъ, при чемъ англійскія военныя суда имѣли право не отвѣчать на такой салютъ. Но нѣкоторыя большія морскія державы, какъ напримѣръ Испанія и Франція, не подчинялись этому требованію. Людовикъ XIV предписалъ своимъ военнымъ судамъ вести себя при встрѣчѣ съ англійскими военными судами такъ, чтобы послѣднія ни въ чемъ не имѣли преимущества; Филиппъ II испанскій наистрожайшимъ образомъ запретилъ этимъ судамъ спускъ королевскаго флага (3). Однако Карлъ II опять возобновилъ приказаніе Якова I и требовалъ его исполненія отъ всѣхъ

---

(1) См. Quaest. juris publ., I 2 c. XXI

(2) Болѣе подробныя свѣдѣнія о морскомъ церемоніалѣ до половины XVII вѣка см. въ приложеніи къ сочиненію «Us et coutumes de la mer». Cleirac.

(3) Въ своемъ ордонансѣ онъ предписывалъ слѣдующее: «Наши подданные встрѣтясь на морѣ съ военнымъ кораблемъ союзнаго государства, или проходя мимо крѣпости, ему принадлежащей, могутъ салютовать парусами и флагами

иностранныхъ судовъ. Возникшія недоразумѣнія съ Франціею [1] были, впрочемъ, причиною полученія англійскими адмиралами приказанія, по возможности, избѣгать встрѣчи съ французскими военными судами, если же этого нельзя будетъ всегда исполнить, то въ случаѣ встрѣчи съ этими судами салютовать имъ одновременно или вовсе не салютовать. Но новыя столкновенія должны были неминуемо послѣдовать послѣ полученія въ 1687 году командирами англійскихъ военныхъ судовъ слѣдующей инструкціи: «Когда вы встрѣтитесь въ англійскихъ водахъ [2] съ иностраннымъ военнымъ судномъ, то вы должны ожидать, что при проходѣ мими васъ оно спуститъ свой флагъ и уберетъ свой марсель съ цѣлью этимъ показать, что оно въ этихъ водахъ признаетъ верховныя права англійскаго короля; если же одно изъ такихъ судовъ не исполнитъ этого или даже прямо откажется, то вы

но мы имъ строго воспрещаемъ спускать главный флагъ съ нашимъ королевскимъ гербомъ, и если ихъ будутъ принуждать къ этому, то они должны идти на всѣ крайности и скорѣе погибнуть, чѣмъ согласиться.

Примѣчаніе переводчика.

(1) Франція никогда не признавала преувеличенныхъ требованій Англіи. Еще въ 1634 г. Людовикъ XIII сдѣлалъ соглашеніе съ Карломъ I, что англійскіе корабли, встрѣчаясь съ французскими ближе къ берегамъ Франціи чѣмъ Англіи, первые салютуютъ. Замѣчательна переписка Людовика XIV и его посланника въ Лондонѣ господина д'Эстрадъ. Послѣдній писалъ, что англійскій король сказалъ ему: «что онъ никакъ не ожидалъ, чтобы французскій король отказалъ ему въ правѣ, признанномъ Генрихомъ IV, и которое онъ считаетъ лучшей принадлежностью своей короны, и что онъ рѣшится на все для сохраненія своего права». Французскій посланникъ отвѣчалъ, что на примѣрѣ Генриха IV нельзя основываться, потому что этотъ король имѣлъ всего 10 кораблей, велъ войну съ мятежной лигой, и въ этой крайности просилъ помощи у Елисаветы, слѣдовательно и не могъ отказать вспомогательному англійскому флоту въ его притязаніяхъ. Людовикъ XIV отвѣчалъ своему посланнику на сообщенный имъ разговоръ съ англійскимъ королемъ: «Я замѣтилъ изъ вашей депеши, что ни король братъ мой, ни его совѣтники еще не знаютъ хорошо меня, если рѣшаются говорить со мною свысока и съ такою твердостью, которая пахнетъ угрозою. Я не знаю подъ небомъ никакой силы, которая могла бы меня заставить сдѣлать въ этомъ случаѣ уступку хотя на одинъ шагъ. Король англійскій и его канцлеръ могутъ хорошо видѣть, каковы мои силы; но они не знаютъ моего сердца; я, зная и то и другое, желаю, чтобы вы имъ немедленно объявили на ихъ гордую декларацію, что я не прошу и не ищу сдѣлокъ въ вопросѣ о флагѣ, потому что я всегда буду въ состояніи поддержать мое право во чтобы то ни стало.

Примѣчаніе переводчика.

(2) Которыя въ то время простирались до мыса Финистерре.

должны принять всѣ зависящія отъ васъ мѣры, чтобы заставить такое судно исполнить ваше требованіе и не должны терпѣть, чтобы кто-нибудь осмѣлился какимъ бы то ни было образомъ оскорблять флагъ Его Величества».

Въ отвѣтъ этой англійской инструкціи Людовикъ XIV приказалъ своимъ военнымъ судамъ требовать при встрѣчѣ съ иностранными военными судами во всѣхъ водахъ первое заявленіе покорности и, въ случаѣ неисполненія, прибѣгать даже къ вооруженной силѣ.

Вслѣдствіе такого приказанія англійскимъ военнымъ судамъ, въ 1652 году, во время глубокаго мира, произошло морское сраженіе между англичанами и голландцами, такъ какъ правительство послѣднихъ рѣшительно отказывалось отъ исполненія требованія англійскихъ военныхъ судовъ. Это сраженіе было потомъ причиною весьма кровопролитной войны. Въ морскихъ договорахъ 1654 и 1674 годовъ было затѣмъ опредѣлено, что на будущее время голландскія военныя суда и катера при встрѣчѣ съ англійскими военными судами въ англійскихъ водахъ будутъ спускать свой флагъ и убирать свои верхніе паруса; при чемъ англійскими водами условлено было считать пространство открытаго моря отъ мыса Финистерре въ Испаніи до мыса Штаренъ въ Норвегіи. [Послѣ такого требованія Англіи, Франція, не желая быть ниже своей вѣковой соперницы, заставила Голландію отдавать такія же почести своимъ кораблямъ. На это Голландія отвѣтила, что первый салютъ означаетъ только вѣжливость и уваженіе, а вовсе не подчиненіе, и требовала, чтобъ на ея салютъ отвѣчали равномѣрнымъ числомъ выстрѣловъ. Франція признала это заявленіе и предписала требовать отъ голландцевъ салютъ флагомъ только въ такомъ случаѣ, когда бы французской морской силой командовалъ офицеръ равнаго или высшаго ранга сравнительно съ голландскимъ командиромъ].

Только въ XVIII столѣтіи обычай спускать свой флагъ при встрѣчѣ военныхъ судовъ сталъ по немногу терять свою первоначальную силу; въ это время начали смотрѣть на подобный обычай, какъ на дѣйствительное оскорбленіе [1]; не смотря однако

---

[1] Въ Encyclopedie de Marine сказано: салютъ пушкой величественъ, салютъ флагомъ унпчижителенъ; если его спускаютъ низко, то это не только *унизительно*,

на это, еще въ 1744 году, за нѣсколько дней до объявленія Франціей войны Англіи, начальникъ французскихъ морскихъ силъ заставлялъ всѣ встрѣчныя военныя суда британскаго флота спускать свой флагъ во время крейсерства по англійскому каналу. [Даже еще въ 1689 г. Людовикъ XIV предписывалъ чтобы его корабли на всѣхъ моряхъ и при всѣхъ берегахъ заставляли отдавать себѣ первый салютъ; а на моряхъ французскихъ (которыя онъ считалъ до мыса Финистерре) требовать спуска флага въ знакъ признанія господства Франціи. Вильгельмъ III въ манифестѣ 1689 года объ объявленіи войны Франціи въ числѣ причинъ приводитъ непризнаніе ею владычества Англіи надъ британскими морями]. Въ договорѣ 1784 года между Голландіей и Англіей мы встрѣчаемъ опять подобное обязательство военныхъ судовъ, заимствованное изъ мирныхъ догоровъ 1654 и 1674 годовъ. [Кромѣ вышеизложеннаго, замѣчателенъ еще слѣдующій случай. Въ 1688 году произошло сраженіе возлѣ Аликанте между французской эскадрой Турвиля и испанской Папашена. Испанецъ отказался дать первый салютъ; французскій адмиралъ разбилъ его и заставилъ уступить. Папашенъ салютовалъ девятью выстрѣлами, Турвиль отвѣчалъ тѣмъ же]. Для предупрежденія недоразумѣнія многія государства заключали особые договоры о салютахъ, правила которыхъ надлежало соблюдать какъ при встрѣчѣ судовъ въ открытомъ морѣ, такъ равно на иностранныхъ рейдахъ; частью же салютъ былъ совсѣмъ выведенъ изъ употребленія.

III. Принципъ совершеннаго равенства государствъ служитъ въ настоящее время исходною точкою для опредѣленія всѣхъ возможныхъ видовъ морскаго церемоніала ([1]), который теперь уже потерялъ свое первоначальное значеніе и есть не болѣе, какъ требованіе формальности и морскаго этикета.

но даже *презрительно*, поэтому независимыя государства не подчиняются такой формѣ салюта. *Прим. переводчика.*

([1]) Twiss (I. § 184): «The Ceremonial of the salute is no longer connected with the idea of the supremacy of one Nation over another.

§ 26.

Различные виды оказанія почестей.

I. Многіе, употреблявшіеся въ прежнее время, виды оказанія почестей теперь уже по немногу выведены изъ употребленія. Такой участи въ особенности подвергнулись тѣ изъ нихъ, которые, для корабля ихъ оказывающаго, выражали собою униженіе или покорность, какъ наприм. спускъ флага ([1]) равно какъ тѣ, которые по роду своего исполненія не допускаютъ взаимности, какими слѣдуетъ считать, напр., минованіе судна съ навѣтренной стороны ([2]).

II. Всѣ употребляемые въ настоящее время виды почестей дѣлятся на два разряда:

A. судовой салютъ.

1) Подъемъ иностраннаго національнаго флага.

2) Постепенное опусканіе и подниманіе собственнаго кормоваго флага ([3]).

([1]) Neumann (§ 21) ошибочно находитъ, что обычай спускать свой флагъ въ знакъ салютаціи до сихъ поръ еще находится въ употребленіи. Въ настоящее время спускъ флага въ сраженіи выражаетъ собою покорность и желаніе сдаться въ плѣнъ непріятелю; на взятомъ кораблѣ затѣмъ подпимается національный флагъ побѣдителя и подъ нимъ подпимается флагъ побѣжденнаго.

([2]) См. Cleirac, 76 стр. приложенія: «Prendre le dessous du vent, est la plus grande soumission qui se puisse faire sur mer. (Нахожденіе съ подвѣтренной стороны представляетъ собою самое большое оскорбленіе, какое вообще можетъ имѣть мѣсто въ открытомъ морѣ).

([3]) См. Flaggen-und Salut—Reglement, vom 21 Mai 1878, § 49. «Корабли Императорскаго флота только въ такомъ случаѣ могутъ спустить свой флагъ при встрѣчѣ съ иностранными военными кораблями, при минованіи крѣпостей и пр. когда иностранные военные корабли первые дадутъ этому примѣръ или когда по взаимному соглашенію такое оказаніе почестей должно быть произведено одновременно: на каждое такое оказаніе почестей необходимо тотчасъ и при всѣхъ обстоятельствахъ отвѣтить тѣмъ же. На привѣтъ торговыхъ судовъ троекратнымъ спускомъ флага, равно какъ минованіи военнаго судна съ приспущеннымъ флагомъ, должно отвѣчать одинъ разъ опусканіемъ военнаго флага до половины; исключеніе составляетъ только случай, приведенный въ § 26 (т. е. въ присутствіи Императорскаго штандарта). На сколько намъ извѣстно, обычай

3) Спускъ парусовъ, въ особенности верхнихъ.

4) Салютъ до 21 [1] пушечнаго выстрѣла (смотря по причинѣ, которая вызвала салютъ), соединенный съ поднятіемъ на топѣ гротъ или фокъ-мачты національнаго флага; посылка людей по реямъ и вантамъ, крикъ ура!, оказаніе чести отрядомъ морскихъ солдатъ, которые берутъ ружья «на караулъ» и проч.

5) Взаимное оказаніе почестей при встрѣчѣ на шлюпкахъ.

B. Прочіе виды почестей.

1) Взаимные визиты (посѣщенія).

2) Оффиціальный пріемъ на бортѣ военныхъ судовъ иностранныхъ гостей,—смотря по чину послѣднихъ.

3) Участіе въ національныхъ празднествахъ во время нахожденія на иностранныхъ рейдахъ и въ иностранныхъ водахъ. [Объ этомъ см. ниже дополненіе отъ переводчика].

§ 27.

Принципы касательно оказанія почестей.

I. Въ международныхъ сношеніяхъ салюты составляются изъ почестей и отвѣтовъ на эти почести. За каждый пушечный выстрѣлъ, какъ военныя суда между собою, такъ и военныя суда съ береговыми батареями, отвѣчаютъ всегда тѣмъ же числомъ выстрѣловъ.

этотъ въ международныхъ сношеніяхъ уже совсѣмъ выведенъ изъ употребленія. Тоже можно сказать и про прежній спускъ брамъ-стенегъ.—Впрочемъ австрійскій регламентъ (Oesterreichisches Reglement III, № 1102) предписываетъ: «Парусныя суда должны во время судоваго салюта поднять нижніе паруса и взять брамсель на гитовы; суда же идущія подъ парами должны, смотря по обстоятельствамъ, уменьшить ходъ, а иногда и совсѣмъ остановить послѣдній. Впрочемъ взятіе брамселя на гитовы дѣлается только при встрѣчѣ съ своими военными судами; для иностранныхъ же судовъ такой почетъ можетъ послѣдовать только въ отвѣтъ за оказаніе подобной же почести; т. е. только тогда, когда первый примѣръ подастъ иностранное военное судно.

(1) Число это представляетъ собою maximum числа пушечныхъ выстрѣловъ, употребляемыхъ въ международныхъ сношеніяхъ. Германскія военныя суда салютуютъ Германскому Императору и Германской Императрицѣ 33-мя выстрѣлами.

Нельзя ожидать отвѣта въ слѣдующихъ случаяхъ:

1) При салютахъ иностраннымъ царственнымъ лицамъ, ихъ семействамъ, президентамъ республикъ, дипломатамъ, высшимъ военнымъ сановникамъ (höhere Offiziere) и пр.; впрочемъ и здѣсь въ нѣкоторыхъ случаяхъ можетъ послѣдовать также отвѣтный салютъ, но меньшаго числа выстрѣловъ. См. ниже.

2) При салютахъ по случаю національнаго торжества (¹).

3) Когда военные корабли салютуютъ катерамъ.

II. Относительно старшинства въ настоящее время существуютъ слѣдующія правила и обычаи.

1) Отдѣльное военное судно при встрѣчѣ съ эскадрой салютуетъ первымъ (²); тоже самое можно сказать и про нѣсколько судовъ, которыя соединяются съ иностранной эскадрой; вспомогательный флотъ салютуетъ первый главнымъ морскимъ силамъ.

2) При встрѣчѣ отдѣльныхъ судовъ или отдѣльныхъ эскадръ старшинство отдается чину командира или чину начальника эс-

---

(¹) Болѣе подробныя свѣдѣнія см. правила касательно салютовъ и разцвѣчиванія флагами (Flaggen und Salut-Reglement §§ 45 до 49), Австрійскій регламентъ III. n⁰ 1100, гдѣ отъ 1141 до 1146 номеровъ можно найти весьма подробныя свѣдѣнія о салютахъ въ иностранныхъ портахъ, равно какъ правила оказанія почестей разнымъ государственнымъ сановникамъ.

(²) Чрезъ нѣсколько лѣтъ послѣ заключенія мира 1671 г., на которомъ Голландія согласилась давать первый салютъ спускомъ флага и верхнихъ парусовъ, Голландскій флотъ изъ 46 кораблей, фрегатовъ и нѣсколькихъ меньшихъ судовъ, подъ начальствомъ адмирала Рейтера, встрѣтился у устья Шельды съ англійской яхтой *Мерленомъ*. Яхта размѣнялась салютомъ пушками съ вице-адмираломъ Хентомъ, но послѣдній не спустилъ флага, тогда *Мерленъ* далъ по немъ два выстрѣла ядромъ, и не отвѣчалъ на салютъ адмирала Рейтера. Такой поступокъ со стороны маленькаго судна противъ многочисленнаго флота могъ считаться сумасбродной бравадой. А между тѣмъ англійское адмиралтейство засадило въ Лондонскую Башню капитана яхты за то, что онъ не продолжалъ сраженія! По инструкціямъ онъ долженъ былъ отыскать голландскій флотъ, заставить его силою дать полный салютъ флагомъ и не прежде прекратить огонь, какъ послѣ выстрѣловъ голландцевъ. Англія потребовала удовлетворенія. Голландія отвѣчала, что договоръ о салютѣ касался отдѣльныхъ кораблей, а не эскадры, къ тому же яхта не есть настоящій военный корабль. Тѣмъ не менѣе Англія снова объявила войну Голландіи, и заставила послѣднюю согласиться на всѣ свои требованія. Голландія обязалась салютовать первая на британскихъ моряхъ, хотя бы её эскадра встрѣтила англійскую яхту. Но къ счастію эти печальные факты больше не могутъ повторяться и навсегда преданы забвенію.

Примѣчаніе переводчика.

кадры. Въ случаѣ равенства чиновъ первымъ салютуетъ подвѣтренное судно.

3. Торговыя суда салютуютъ первыми военнымъ судамъ. Пушечные выстрѣлы торговыхъ судовъ отвѣчаются военными судами только въ тѣхъ случаяхъ, когда этихъ выстрѣловъ будетъ не менѣе 5; при чемъ въ послѣднемъ случаѣ военныя суда отвѣчаютъ тремя выстрѣлами; если торговыя суда будутъ салютовать болѣе чѣмъ пятью выстрѣлами, то въ отвѣтъ получаютъ пять выстрѣловъ, нѣсколькимъ салютующимъ торговымъ судамъ военныя суда отвѣчаютъ семью выстрѣлами (1).

Если при встрѣчѣ съ военымъ судномъ торговое судно подниметъ свой флагъ, то первое должно также показать и свой флагъ. Исключеніе допускается только въ тѣхъ случаяхъ, когда особыя обстоятельства не позволятъ этого сдѣлать (2).

4. Въ своихъ территоріальныхъ водахъ каждое государство вправѣ требовать своему флагу отъ встрѣчныхъ судовъ первый салютъ.

III. Что же касается обязанности торговыхъ судовъ салютовать въ открытомъ морѣ всѣмъ встрѣчнымъ иностраннымъ военнымъ судамъ, то можно вообще сказать, что подобная *безполезная и обременительная формальность* (3) не можетъ болѣе имѣть мѣста въ наше время свободы морскихъ международныхъ торговыхъ отношеній. Впрочемъ, оказаніе почестей при помощи флага еще и теперь многими употребляется, какъ актъ особенной вѣжливости и любезности (4).

---

(1) См. Flaggen-und Salut-Reglement, §§ 45—49; также Oesterreichisches-Reglement III, n⁰ 1001.

(2) См. Instruction für den Comendanten. [Современныя англійскія инструкціи запрещаютъ военнымъ кораблямъ дѣлать салютъ флагомъ и парусами иностранному кораблю, какому бы то ни было, развѣ если бы онъ первый сдѣлалъ таковый салютъ. Флагъ теперь наклоняется или спускается до половины мачты только въ знакъ траура или для призыва на помощь во время опасности. Впрочемъ, въ знакъ особеннаго уваженія, купеческіе корабли часто салютуютъ военные, опуская и приподымая медленно три раза флагъ. Этотъ салютъ имъ отдается одинъ разъ].

(3) См. v. Martens, Precis I. § 162.

(4). Phillimore въ принципѣ также признаетъ, что въ открытомъ морѣ оказаніе извѣстныхъ почестей встрѣчными судами вполнѣ должно зависѣть отъ любез-

IV. Когда военное судно будетъ вполнѣ убѣждено, что получитъ отвѣтный салютъ того же числа выстрѣловъ, то оно должно салютовать въ слѣдующихъ случаяхъ: при входѣ въ иностранный портъ, при минованіи иностранныхъ фортовъ или батарей и при бросаніи якоря на иностранномъ рейдѣ (1).

V. Во всѣхъ остальныхъ случаяхъ каждому государству предоставляется право издавать свои собственныя правила морскаго церемоніала и требовать ихъ исполненія въ своихъ территоріальныхъ водахъ, при чемъ дозволяется, въ крайнемъ случаѣ, прибѣгнуть даже къ открытой силѣ.

Въ этомъ смыслѣ изданы нѣкоторыми государствами постановленія относительно водъ, омывающихъ морскія крѣпости, прибрежья, батареи и форта (2).

VI. Кромѣ этого послѣдняго случая, слѣдовательно въ откры-

ности и взаимной вѣжливости; но, принимая во вниманіе доводы Clüber'a и v. Martens'a, онъ говоритъ: According to usage however, merchant vessels are obliged to salute a vessel of war generally by cannon shot, and also by lowering flag and sails; the salute by sails is the most usual.

Не смотря, однако, на это, мы все таки того мнѣнія, что подобныя обязательства теперь уже не могутъ имѣть мѣста при международныхъ сношеніяхъ. Впрочемъ, британскія торговыя суда должны при минованіи своихъ военныхъ кораблей еще и теперь убрать верхніе паруса. (См. Phillimore II. § 304).

(1) См. Oesterreich. Reglement. III. n⁰ 1141. Касательно торговыхъ судовъ см. также примѣчаніе къ § 9 IX.

(2) Такъ, напримѣръ въ § 9 австрійскихъ предписаній отъ 20 мая 1833 года касательно допущенія иностранныхъ военныхъ судовъ дружественныхъ державъ къ австрійскимъ морскимъ берегамъ, говорится слѣдующее: Sollte ein auf Kanonenschussweite (an die Hafenbefestigungen) angekommenes Kriegsschiff seine Flagge nicht hissen, so hat das nächstgelegene Werk einen blinden Kanonenschuss, nach zwei Minuten einen sharfen Schuss vor den Bug des Schiffes als Warnung abzufeuern, and sollte auch diesem binnen drei Minuten nicht Folge gegeben worden sein, so ist scharf auf das betreffende Schiff zu feuern. (Если приблизившееся къ морскимъ крѣпостнымъ сооруженіямъ) на разстояніе пушечнаго выстрѣла военное судно не подниметъ своего флага, то ближайшая батарея должна дать по этому судну холостой выстрѣлъ; если затѣмъ чрезъ двѣ минуты не послѣдуетъ поднятія флага, то та же батарея пускаетъ для предупрежденія боевой выстрѣлъ предъ носомъ корабля и затѣмъ уже чрезъ три минуты, въ случаѣ неподнятія флага, начинается боевая пальба по этому судну). См. также Phillimore, II. § 303. Пальба въ гибралтарскомъ проливѣ британскими и испанскими фортами по торговымъ судамъ отмѣнена декларацiей отъ 2 Марта 1865 года.

томъ морѣ, или на морской территоріи третьяго государства не можетъ послѣдовать никакого насилія какъ за неоказаніе должнаго правила вѣжливости, такъ равно и за то, если не будетъ отвѣчено на привѣтъ встрѣчнаго судна, (¹); не слѣдуетъ упускать изъ виду, что новѣйшая практика народовъ смотритъ теперь на морской церемоніалъ только, какъ на извѣстнаго рода этикетъ,

---

[До 1865 года англійскія и испанскія власти требовали въ Гибралтарскомъ проливѣ непремѣннаго исполненія всѣхъ формальностей при проходѣ купеческихъ судовъ чрезъ Гибралтарскій проливъ. Только конвенціею отъ 2 Марта 1865 года между Англіею и Испаніею условлено не считать эти формальности обязательными и не требовать ихъ исполненія пушечными выстрѣлами, которые часто пускали ко дну суда, нарушившія установленныя предписанія. Но постановленія, относящіяся до судовъ военнаго флота, остаются въ полной силѣ. Впрочемъ эта конвенція выговариваетъ право, издавать въ случаѣ войны особыя предписанія.

До какой степени прежній порядокъ вещей былъ неудобенъ и сколько онъ порождалъ злоупотребленій, видно изъ того, что англійскій министръ въ Мадридѣ преслѣдовалъ еще въ 1865 году 25 взысканій за аваріи или совершенныя потери, понесенныя англійскою торговлею, по которымъ до того времени онъ еще не получалъ никакого рѣшенія; при чемъ въ большинствѣ случаевъ было невозможно опредѣлить правдивое изслѣдованіе извѣстнаго дѣла.

Хотя эта конвенція и была сначала заключена только между двумя упомянутыми государствами, однакоже, вслѣдствіе отмѣненія обязанности представлять удостовѣреніе національности судна, она примѣняется къ купеческимъ судамъ всѣхъ государствъ, проходящихъ въ настоящее время чрезъ Гибралтарскій проливъ. (Болѣе подробныя свѣдѣнія объ этой конвенціи см. Морск. Сб. 1865 года № 10, правительст. сооб. стр. 44—46].

(¹) Впрочемъ принято, что корабль подъ флагомъ адмирала (всѣхъ степеней) или коммодора первый получаетъ салютъ отъ командира другаго низшаго чина; что одиночный корабль первый салютуетъ эскадру. Это правило вѣжливости должно быть соблюдаемо офицерами дружественныхъ націй. Вице-адмиралъ Боденъ во время экспедиціи въ Мексику имѣлъ случай высказать справедливыя начала по этому вопросу. Американскій коммодоръ Субрикъ, командиръ фрегата *Македоніанъ*, находясь въ гавани Сакрифиціосъ въ одно время съ *Нереидой*, на которой былъ адмиральскій флагъ, выразилъ странную претензію, чтобы ему первому сдѣланъ былъ салютъ и визитъ. Онъ основывалъ свое притязаніе на томъ, что такъ какъ на американскомъ флотѣ не существуетъ адмиральскихъ чиновъ и чинъ коммодора есть высшій, то поэтому онъ долженъ быть сравненъ относительно почестей съ самымъ высшимъ чиномъ другихъ флотовъ. Французскій адмиралъ отвѣчалъ ему твердо и умѣренно: «что во всѣхъ флотахъ степени іерархіи обозначаются отличіями во флагѣ командира; флагъ на большой мачтѣ долженъ имѣть преимущество предъ флагомъ на другихъ мачтахъ, послѣдніе предъ штандартомъ коммодора, который во всѣхъ флотахъ означаетъ только капитана, командующаго морской дивизіей». *Примѣчаніе переводчика.*

соблюденіе или несоблюденіе котораго вполнѣ зависитъ отъ личнаго усмотрѣнія каждаго. Впрочемъ, разсматривая разбираемый нами вопросъ съ другой стороны, нельзя отрицать того факта, что при извѣстныхъ обстоятельствахъ несоблюденіе встрѣчными судами морскихъ правилъ вѣжливости можетъ быть иногда сочтено за умышленное оскорбленіе государственнаго флага. Если по этому нельзя будетъ обойти молчаніемъ извѣстное несоблюденіе того или другаго правила морскаго этикета и если, вмѣстѣ съ тѣмъ, невозможно будетъ тутъ же исправить ошибку, но придётся потребовать разъясненія и удовлетворенія, то для полученія надлежащаго удовлетворенія остается только дипломатическій путь.

VII. Въ иностранныхъ водахъ военныя суда должны избѣгать всего того, что могло бы быть сочтено за оскорбленіе мѣстныхъ властей или иностраннаго государства, и если въ этомъ отношеніи сдѣланъ какой нибудь проступокъ, то необходимо какъ можно скорѣй прибѣгнуть къ извиненію. Такимъ проступкомъ слѣдуетъ, напримѣръ, считать желаніе командира праздновать память извѣстной побѣды, одержанной въ свое время надъ государствомъ, въ водахъ котораго стоитъ военное судно.

Тоже самое слѣдуетъ сказать про обычай разцвѣчиваться въ праздничные дни флагами. Бывали примѣры, что извѣстная комбинація флаговъ весьма часто вела къ печальнымъ недоразумѣніямъ; поэтому и тутъ необходимо смотрѣть, чтобы не было задѣто самолюбіе государства. Въ настоящее время вообще считается недозволеннымъ поднимать чей бы то ни было національный флагъ подъ бушпритомъ. Во французскомъ флотѣ, для избѣжанія вообще всякихъ недоразумѣній при разцвѣчиваніи флагами, употребляютъ кромѣ французскаго національнаго только сигнальные флаги (1).

---

(1) Слѣдующій замѣчательный приказъ былъ изданъ 15 Января 1868 года для Германскаго флота. При разцвѣчиваніи военныхъ судовъ флагами предписывается, чтобы тѣ сигнальные флаги, которые въ тоже время служатъ національными флагами какихъ нибудь государствъ или которые за таковые могутъ быть приняты, не поднимались вмѣстѣ или порознь такимъ образомъ, что могли бы быть сочтены кѣмъ либо за какой нибудь злой умыселъ. Прежній обычай—поднимать на кормѣ или на бушпритѣ позывные корабля, взятыя изъ общаго международнаго кодекса позывныхъ, въ настояще время уже совсѣмъ выведенъ изъ употребленія. Австрійскій регламентъ говоритъ: «Все то, что могло бы оскорблять справедливое само-

VIII. Весьма часто случается, что въ вопросахъ морскаго церемоніала у командира не окажется подъ рукою надлежащихъ инструкцій; въ подобныхъ случаяхъ только одинъ здравый смыслъ и чувство національнаго достоинства укажутъ командиру то, что ему слѣдуетъ предпринять при данныхъ обстоятельствахъ.

[Можетъ случиться что въ публичныхъ церемоніяхъ, которыя происходятъ на сушѣ по поводу національныхъ празднествъ, командиры иногда должны пріѣзжать на берегъ съ своимъ штабомъ и принимать въ нихъ участіе совмѣстно съ офицерами другихъ націй. Въ такихъ случаяхъ никогда не слѣдуетъ забывать, что принципъ полнаго равенства независимыхъ государствъ долженъ быть строго наблюдаемъ въ этихъ собраніяхъ. Порядокъ почетныхъ мѣстъ располагается по чинамъ. Можетъ случиться, въ особенности относительно офицеровъ различныхъ оружій, что для опредѣленія порядка мѣстъ надобно прибѣгнуть къ уподобленію чиновъ.

Обычаи морскихъ народовъ, относительно различныхъ пунктовъ международнаго церемоніала, довольно сходны между собою, и большая часть правительствъ издала объ этомъ предметѣ однообразные регламенты. Полезно офицерамъ знать содержаніе иностранныхъ инструкцій по этому предмету, чтобы при случаѣ держаться начала взаимности. Самое подробное постановленіе по предмету салютовъ и почестей существуетъ въ шведскомъ флотѣ; оно издано 25 го Октября 1844 года. Во Франціи существуетъ нѣсколько королевскихъ ордонансовъ и министерскихъ предписаній; послѣднее изъ нихъ дано 15-го Августа 1841 г., гдѣ говорится слѣдующее: 1) Во время праздниковъ и національныхъ торжествъ государствъ, союзныхъ или дружественныхъ съ Франціей, французскіе корабли принимаютъ въ нихъ участіе выстрѣлами и вывѣшиваніемъ флаговъ, если получили предварительно оффиціальное приглашеніе. 2) Если, во время пребыванія въ иностранной гавани надобно будетъ праздновать французскіе праздники или торжества, то французскій командиръ соглашается съ по-

---

любіе или честь иностранной націи, должно быть тщательно избѣгаемо; необходимо уважать мѣстные законы, обычаи, религію и неприкосновенность государственныхъ учрежденій.

сланникомъ или консуломъ, и предупреждаетъ о своемъ намѣреніи мѣстное начальство и, если найдетъ приличнымъ, то и командировъ иностранныхъ судовъ, находящихся въ гавани. 3) Если иностранные командиры приняли участіе въ празднествѣ выстрѣлами или вывѣшиваніемъ флаговъ, то французскій командиръ посылаетъ офицера благодарить ихъ. 4) Во всѣхъ случаяхъ, относительно празднествъ, командиръ соображается съ мѣстными обычаями. 5) Французскій вымпелъ никогда не снимается. Ст. 741. На морѣ или въ чужой странѣ командиръ военнаго корабля можетъ салютовать главному начальнику иностранныхъ судовъ; онъ соображается въ этомъ случаѣ съ обычаями, принятыми на томъ военномъ флотѣ, къ которому принадлежатъ эти иностранныя суда; онъ удостовѣряется заранѣе въ отвѣтномъ салютѣ. Командиръ можетъ также салютовать высшимъ сановникамъ иностранныхъ государствъ, которые придутъ на корабль, сообразно ихъ рангу и обычаю страны. Ст. 742. Командиръ можетъ салютовать иностранной крѣпости, удостовѣрившись въ одинаковомъ числѣ отвѣтныхъ выстрѣловъ; онъ можетъ также салютовать кораблямъ, находящимся въ гавани, если такой обычай принятъ на мѣстѣ. Ст. 743. Французскій военный корабль отдаетъ салютъ иностранному тѣмъ же числомъ выстрѣловъ, если только число это не превосходитъ 21, а купеческимъ кораблямъ такимъ числомъ, какое найдетъ нужнымъ по обстоятельствамъ, и во всякомъ случаѣ двумя выстрѣлами менѣе. Ст. 751. Когда иностранный корабль прибудетъ во французскую гавань или въ иностранную, гдѣ находятся французскіе корабли, то главный начальникъ послѣднихъ посылаетъ офицера съ поздравленіемъ къ капитану иностраннаго корабля. Если иностранный командиръ высшаго чина, то французскій командиръ дѣлаетъ первый визитъ въ томъ случаѣ, когда иностранный капитанъ прислалъ офицера благодарить; въ противномъ случаѣ, первый визитъ дѣлается иностраннымъ капитаномъ. Французскій командиръ, прибывши въ иностранную территорію, дѣлаетъ визитъ мѣстному начальнику кораблей только тогда, когда послѣдній прислалъ офицера поздравить съ пріѣздомъ. Также онъ поступаетъ и относительно командировъ иностранныхъ судовъ, находящихся въ гавани. Но онъ во всякомъ случаѣ дѣлаетъ первый визитъ главному командиру порта,

или посылаетъ своего начальника штаба, если онъ въ адмиральскихъ чинахъ. Во всякомъ случаѣ французскій командиръ не дѣлаетъ оффиціальныхъ визитовъ, не посовѣтовавшись со старшимъ командиромъ, или съ посланникомъ, или съ консуломъ ([1]).

Нашъ русскій Морской Уставъ различаетъ два рода оказанія морскихъ почестей: собственно салютъ, т. е. пушечные выстрѣлы,

---

([1]) Особенно щекотливы къ чести своего флота относятся французскіе моряки. Но вмѣстѣ съ тѣмъ не слѣдуетъ забывать, что французы также въ одинаковой степени внимательны ко всему тому, что касается иностраннаго военнаго флота. Слѣдующіе два анекдота, изъ временъ Крымской войны, могутъ служить тому блестящимъ доказательствомъ. Часть французской эскадры, назначенной въ Балтійское море, заходила въ Кильскую бухту; она въ концѣ своемъ, какъ извѣстно не широка; по срединѣ бухты стоялъ по вѣтру и поперегъ ея датскій военный пароходъ; выше его сталъ на якорь французскій адмиральскій корабль, а ниже его за кормою, англійскій бригъ; второй французскій, слѣдующій за своимъ адмираломъ, корабль, идя подъ всѣми парусами въ бейдевиндъ правымъ галсомъ, имѣлъ намѣреніе пройти выше датскаго парохода, подъ кормою у своего адмирала, и тамъ стать на якорь, но подходя уже совершенно близко, стихнувшій вѣтеръ сдѣлалъ маневръ этотъ сомнительнымъ, и опасаясь не пройти выше датскаго парохода, корабль обстенилъ всѣ паруса и такимъ образомъ продрейфовалъ мимо борта помѣшавшаго ему парохода, и вновь наполнилъ паруса въ тотъ моментъ, когда по расчету, его могъ пройти въ обрѣзъ подъ кормою датскаго парохода, намѣреваясь такимъ образомъ проскочить между нимъ и англійскимъ бригомъ. Маневръ, молодецки исполненный, совершенно удался, но проходя подъ кормою парохода, корабль задѣлъ бортомъ своимъ за датскій флагъ, поднятый на кормовомъ флагштокѣ, а съ другой стороны снесъ бомъ-утлегарь англійскаго брига; пролежавъ нѣсколько далѣе, корабль поворотилъ и другимъ галсомъ легъ на избранное имъ якорное мѣсто. Пока еще корабль былъ на ходу, отъ него уже отвалилъ катеръ при офицерѣ съ тимерманомъ и деревомъ для новаго бомъ-утлегаря на англійскій бригъ; а лишь только корабль бросилъ якорь, капитанъ его въ полной парадной формѣ отправился на датскій пароходъ лично извиниться, что онъ нечаянно коснулся датскаго флага, прибавивъ, что онъ разсчитывалъ на нѣсколько бóльшій дрейфъ корабля и что если бы онъ могъ предвидѣть, что неизбѣжно тронетъ флагъ, то лучше рѣшился бы сойтись съ англійскимъ бригомъ, принявъ на себя всю отвѣтственность за послѣдствія.

Чрезъ нѣсколько дней послѣ этого происшествія, всѣ суда на рейдѣ, готовились къ разсвѣщенію флагами, по случаю какого то парадпаго праздника въ городѣ; у французскаго не достало датскаго флага, и онъ послалъ попросить въ займы на датскій пароходъ, который, пораздовавъ всѣ наличные флаги свои въ городѣ, могъ предложить только старый изношенный флагъ, и когда содержатель сталъ въ этомъ извиняться предъ молодымъ, посланнымъ за флагомъ, офицеромъ, то получилъ въ отвѣтъ: «Cela n'y fait rien, il ne sera jamais aussi vieux, que sa gloire (это ничего, все же онъ не такъ старъ, какъ его слава). М. Сб. 1856 г. № 4, стр. 155—156, смѣсь.

Примѣчаніе переводчика.

и почести, т. е. торжественныя встрѣчи на кораблѣ; клики ура, салютъ флагами, реями и проч. Иностраннымъ императорамъ, королямъ и ихъ супругамъ предписано отдавать тѣ же почести, какія отдаются Государю Императору, но салютъ только въ 21 выстрѣлъ; а прочимъ владѣтельнымъ особамъ и принцамъ крови тотъ же салютъ, какъ великимъ князьямъ. Полномочнымъ посламъ полагаются полныя флагманскія почести и, сверхъ того, имъ салютуется при съѣздѣ съ корабля, если они отъѣзжаютъ подъ присвоеннымъ имъ флагомъ. Посланникамъ, полномочнымъ министрамъ и генеральнымъ консуламъ почести ограничиваются пріемомъ на кораблѣ и салютомъ. Далѣе, запрещено салютовать даже крѣпостямъ, предварительно не удостовѣрившись въ томъ, что будетъ данъ отвѣтный салютъ равнаго числа выстрѣловъ. Въ послѣднемъ случаѣ производится салютъ въ 21 выстрѣлъ и флагъ этой иностранной державы подымается на гротъ-брамъ-стеньгѣ. Въ открытомъ морѣ можно салютовать флагману, но опять-таки послѣ удостовѣренія въ равномъ отвѣтномъ салютѣ. При національныхъ русскихъ праздникахъ русскіе корабли въ иностранныхъ гаваняхъ приглашаютъ находящіеся тамъ иностранные принять участіе, отдаютъ имъ равный салютъ; точно также по приглашенію иностраннаго корабля въ русскомъ или иностранномъ рейдѣ ему дается салютъ, но не болѣе 21 выстрѣла. Но если о салютахъ заключенъ съ иностранной державой договоръ, то слѣдуетъ салютовать, какъ опредѣлено въ договорѣ (см. договоръ съ Даніей). Купеческимъ кораблямъ отдается салютъ тремя выстрѣлами менѣе, и ни въ какомъ случаѣ не болѣе пяти. При посѣщеніи корабля иностранцами въ Россіи имъ отдаются почести соотвѣтственно ихъ чинамъ по нашимъ постановленіямъ, а за границей по тамошнимъ. Законъ нашъ даетъ командирамъ право въ случаѣ недоразумѣній дѣйствовать по своему усмотрѣнію, чтобы они старались не производить неудовольствій, но вмѣстѣ съ тѣмъ и поддерживали бы достоинство русскаго флага ([1]).

([1]) Въ нашемъ Уставѣ о консулахъ находится еще нѣсколько общихъ положеній по этому вопросу.

Именно, консуламъ предписывается: «сообщать командирамъ военныхъ судовъ о тѣхъ почестяхъ, какія должны быть отдаваемы мѣстнымъ укрѣпленіямъ, военнымъ кораблямъ и властямъ, согласно съ установленіями и обычаями порта, а п.

Къ чести нашего отечества слѣдуетъ сказать, что наше правительство всегда шло во главѣ народовъ, признававшихъ наиболѣе либеральные принципы въ оказаніи почестей и правилъ морскаго этикета другимъ народамъ. Такъ, напримѣръ, уже въ 1721 году Россія заключила съ Швеціей договоръ о салютѣ на основаніи начала полнаго равенства. Одною изъ статей договора опредѣлено, что корабли первые салютуютъ крѣпостямъ. Тотъ же принципъ полнаго равенства мы находимъ въ трактатѣ 1730 года съ Даніей. На основаніи послѣдняго русскими водами признаны части Балтійскаго моря отъ острова Эзеля по берегамъ Лифляндіи и Эстляндіи, Финскій заливъ, Сѣверное море, начиная отъ Нордкапа. На этихъ водахъ датскіе военные корабли первые салютуютъ русскимъ; послѣдніе отвѣчаютъ тѣмъ же числомъ выстрѣловъ, но не спуская флага и вымпела, или топъ-зееля. Русскіе военные корабли первые салютуютъ датскимъ на водахъ Даніи отъ острова Борнгольма. На нейтральной полосѣ, т. е. отъ острова Борнгольма до береговъ Лифляндіи и Эстляндіи, корабли не салютуютъ. Купеческіе корабли салютуютъ военнымъ на всѣхъ частяхъ моря, и при томъ не только выстрѣлами, но и опущеніемъ парусовъ подъ страхомъ строгаго наказанія. Корабли первые салютуютъ крѣпостямъ и батареямъ.

Въ договорѣ 1829 года сказано: «принявъ во вниманіе, что обрядъ сей (салютованія) никакой существенной пользы не за-

---

также сообщать о томъ, какъ поступаютъ въ семъ отношеніи суда другихъ государствъ». (ст. 26). Далѣе, «консулъ передаетъ командиру списокъ лицъ мѣстнаго управленія, коихъ, по его мнѣнію, командиръ долженъ посѣтить, и сопровождаетъ его, когда сей послѣдній дѣлаетъ визиты по его указанію». (Ст. 29). По морскому Уставу (ст. 885—892) салютъ опредѣляется слѣдующій: «Государю Императору и Государынѣ Императрицѣ 31 выстрѣлъ съ корабля, имѣющаго менѣе 30 пушекъ, съ прочихъ по числу пушекъ; Наслѣднику Цесаревичу и Его Супругѣ—25; Великимъ князьямъ, Великимъ княгинямъ и Великимъ княжнамъ—21; Генералъ-Адмиралу, Главнокомандующему флотомъ и послу—19; (*) Управляющему Морскимъ М-ствомъ и Военному Министру—17; адмиралу, генералу, полномочному Министру и посланнику—15; вице-адмиралу, генералъ-лейтенанту, Начальникамъ миссій, если они не ниже чина Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника, повѣреннымъ въ дѣлахъ—13; контръ-адмиралу, генералъ-маіору, повѣреннымъ въ дѣлахъ и генеральному консулу—11; начальнику отряда—9 и консулу—7.

(*) Разницу между посломъ и посланникомъ см. ниже стр. 366, прим. 2.

ключающій, вообще вышелъ уже у европейскихъ народовъ изъ употребленія, и будучи убѣждены, что по дружественнымъ сношеніямъ, оба государства связующимъ, отмѣна нѣкоторой части таковыхъ обрядовъ ни мало не нарушитъ того уваженія, которое всегда было ими взаимно оказываемо обоюднымъ флагомъ», обѣ державы рѣшились вовсе уничтожить салютъ кораблей кораблямъ и въ открытомъ морѣ, и въ гаваняхъ. Допущенъ только личный салютъ адмиральскому флагу со стороны командира низшаго ранга. Въ этомъ случаѣ отвѣтный салютъ положенъ двумя выстрѣлами менѣе, а со стороны великаго адмирала (генералъ-адмиралъ) четырьмя. Относительно русскихъ купеческихъ кораблей сдѣлано измѣненіе: при проходѣ чрезъ Зундъ или Бельты они, по причинѣ быстрины водъ, не обязаны салютовать парусами датскимъ крѣпостямъ.

Касательно салюта военныхъ судовъ торговымъ, мы находимъ въ морскомъ уставѣ Петра Великаго слѣдующее правило: «Торговымъ кораблямъ Россійскимъ и чужестраннымъ салютовать надлежитъ по сему: генералъ-адмиралъ и прочіе флагманы имѣютъ тремя выстрѣлами отвѣтствовать, сколько отъ торговыхъ судовъ ни будетъ стрѣлено, ежели выше седьми; а ежели будутъ стрѣлять торговыя меньше седьми: то отвѣтствовать только однимъ выстрѣломъ; а капитаны партикулярные имѣютъ отвѣтствовать торговымъ двумя выстрѣлами меньше» [1].

Но такъ какъ въ настоящее время вооруженное пушками торговое судно будетъ только исключеніемъ, то очевидно, что теперь это правило потеряло всякое значеніе.

Что же касается вопроса: обязаны-ли у насъ капитаны нашихъ купеческихъ судовъ, стоящихъ въ гаваняхъ и на рейдахъ, поднимать свой флагъ при приближеніи и отплытіи военныхъ кораблей, то мы находимъ слѣдующій оффиціальный отвѣтъ [2] нашего Морскаго Министерства, по поводу запроса Австрійскаго правительства: «на счетъ поднятія на нашихъ купеческихъ судахъ, стоящихъ въ гаваняхъ, флаговъ, при приближеніи и от-

---

[1] Это правило вошло также въ уставъ военнаго флота изд. 1794 года, глава IV, пунктъ 5-й; только выпущено слово генералъ-адмиралъ.

[2] См. дѣло Инспекторскаго Департамента 1844 года, № 254 отд. 1-ое, столъ 2-й.

плытіи военныхъ кораблей, никакого отдѣльнаго постановленія не существуетъ, ибо купеческіе корабли вообще, войдя въ гавань, состоятъ въ зависимости портоваго начальства и обязаны исполнять все то, что отъ начальства сего приказано будетъ».

Въ 1860 году по поводу салюта въ праздничные дни съ иностранныхъ судовъ въ нашихъ портахъ, и съ русскихъ судовъ въ иностранныхъ портахъ былъ отданъ слѣдующій приказъ по Морскому Министерству:

«Государь Императоръ, въ разъясненіе 899 ст. Морскаго Устава и въ отмѣну циркуляра Инспекторскаго Департамента, отъ 12 сентября 1848 года № 198, Высочайше повелѣть соизволилъ постановить правиломъ: «если во время пребыванія русскаго отряда или корабля на иностранномъ рейдѣ, или иностраннаго корабля у насъ, случится высокоторжественный день, въ который по нашему уставу положенъ салютъ, то присутствующія на рейдѣ иностранныя суда приглашаются къ участію въ торжествѣ съ тѣмъ, чтобы при салютѣ, онѣ произвели тоже число выстрѣловъ, которое будетъ сдѣлано съ нашихъ судовъ, и затѣмъ на салютъ этотъ отвѣчать не слѣдуетъ. Точно также, если наши суда будутъ приглашены иностранными участвовать въ торжествѣ въ одинъ изъ высокоторжественныхъ дней, то суда наши салютуютъ тоже число выстрѣловъ, которое будетъ произведено съ иностранныхъ судовъ, не требуя отъ нихъ отвѣта на нашъ салютъ. Во всякомъ случаѣ о числѣ выстрѣловъ слѣдуетъ всегда уговориться предварительно, но ни въ какомъ случаѣ не дѣлать болѣе 21 выстрѣла».

При салютахъ и отвѣтныхъ салютахъ необходимо различать салютъ личный отъ салюта всей націи. Первый изъ нихъ производится офицеромъ низшаго чина командиру высшаго. Въ этомъ случаѣ отвѣтный салютъ иногда дѣлается двумя выстрѣлами менѣе. Когда же салютуютъ всей націи, то необходимо получить отвѣтный салютъ того же числа выстрѣловъ. Въ 1830 году французскій вице-адмиралъ де-Риньи, имѣя свой флагъ на кораблѣ Конкеранъ, отвѣчалъ на салютъ англійскаго фрегата двумя выстрѣлами менѣе. По поводу возникшей переписки адмиралъ отвѣтилъ, что онъ салютовалъ англійскому фрегату, но не націи.

Но надобно стараться избѣгать, чтобы по поводу этихъ разно-

стей въ салютѣ, когда трудно различить,—дѣлается ли онъ націей націи, или низшимъ офицеромъ высшему, не возродились бы старинные споры.

По давно установившемуся обычаю первый салютъ отдается не только кораблемъ, но и крѣпостью кораблю, на которомъ находится государь, принцъ или принцесса королевской крови или посолъ, причемъ необходимо имѣть въ виду, что посолъ (но не посланникъ) представляетъ особу своего государя.

Салютъ пушечными выстрѣлами, дѣлаемый крѣпостямъ кораблями, остававливающимися возлѣ нихъ или мимо проходящими. долженъ всегда быть отданъ тѣмъ же числомъ выстрѣловъ, потому что онъ собственно есть салютъ одного государства другому, а всѣ независимыя государства равны въ правахъ. Понятно почему въ этомъ случаѣ приходящій или отходящій корабль первый салютуетъ. Этотъ салютъ почти обязателенъ. Впрочемъ, государство должно смотрѣть на опущеніе его, какъ на несоблюденіе приличій, а вовсе не какъ на оскорбленіе,—развѣ если бы особенныя обстоятельства придавали этому оскорбительный характеръ.

Прежде чѣмъ окончить настоящій отдѣлъ о салютахъ, считаемъ долгомъ, кромѣ того, подѣлиться съ русскимъ читателемъ нижеслѣдующими мыслями:

Дѣло въ томъ, что не смотря на законы и установившіеся обычаи международныхъ сношеній, не смотря на мнѣнія многихъ авторитетовъ международнаго права, совѣтующихъ военнымъ судамъ приспускать свой кормовой флагъ въ отвѣтъ на салютъ встрѣчному торговому судну, мы рѣшаемся взять на себя смѣлость—указать на всю несообразность этого страннаго обычая. Прежде всего слѣдуетъ всегда имѣть въ виду то высокое значеніе, которое дается кормовому флагу военнаго судна. Согласно основнымъ правиламъ морскаго устава, этотъ флагъ служитъ представителемъ военной власти Отечества. Онъ вездѣ и при всѣхъ обстоятельствахъ напоминаетъ собою достоинство и независимость Отечества и имѣетъ быть почтенъ на кораблѣ, какъ знамя въ полку; «всѣ служащіе на кораблѣ должны охранять сей флагъ до послѣдней капли крови, яко хоругвь Русскаго Императора». Кормовой флагъ, какъ извѣстно, носится отъ восьми часовъ утра

до захожденія солнца, какъ на якорѣ, такъ и подъ парусами. Въ ненастную погоду позволяется его снять; но если въ это время встрѣтится другой *военный* корабль Русскій или иностранный *подъ флагомъ*, то флагъ должно немедленно поднять и, подержавъ его достаточное время, чтобы онъ могъ быть разсмотрѣнъ, позволяется его снова спустить. Между захожденіемъ солнца и восмью часами утра флагъ поднимается только:

1) При выходѣ съ рейда, на которомъ есть *крѣпость* или стоятъ *военные корабли*. Флагъ спускается по удаленіи съ рейда.

2) При входѣ на рейдъ, при тѣхъ же обстоятельствахъ (1). Когда корабль станетъ на якорь флагъ немедленно спускается.

3) Стоя на рейдѣ, когда другой военный корабль приходитъ на оный или уходитъ. Флагъ спускается, когда сей корабль станетъ на якорь или по удаленіи его съ рейда.

4) При встрѣчѣ въ морѣ *съ военнымъ кораблемъ* и тогда исполняется сказанное въ предыдущей статьѣ.

Во время боя военный флагъ поднимается не только на гафелѣ, но и на стеньгахъ днемъ и ночью.

Флагъ поднимается и спускается:

1) Въ эскадрѣ, слѣдуя флагману. 2) На рейдахъ, слѣдуя старшему. 3) Въ отдѣльномъ плаваніи, только *по личному приказанію командира* (2). Какъ при подъемѣ, такъ и при спускѣ флага всѣ находящіеся на верху отдаютъ ему честь. Въ это время обыкновенно играетъ музыка, матросы же кромѣ того осѣняютъ себя крестнымъ знаменемъ.

Военный флагъ носятъ только тѣ корабли морскаго вѣдомства, которые состоятъ подъ командою офицера.

Кораблямъ за оказанные въ сраженіи подвиги, жалуется Георгіевскій кормовой флагъ (3).

---

(1) Въ японскихъ водахъ всякая крѣпость, всякій маякъ и пр., мимо которыхъ приходится идти военному судну, первый начинаетъ салютовать троекратнымъ приспусканіемъ флага.

(2) См. ст. 888—896 Морскаго Устава.

(3) Такой флагъ былъ пожалованъ: 1) Кораблю «Азовъ» за подвиги, оказанные въ Новаринскомъ сраженіи подъ начальствомъ капитана Лазарева, и поднимался кораблями носившими имя «Память Азова» и 2) бригу «Меркурій», за бой подъ начальствомъ капитана Казарскаго съ двумя турецкими кораблями и поднимался кораблями, носившими имя «Память Меркурія».

Всѣ преступленія противъ военнаго флага должны судиться на равнѣ съ государственными преступленіями.

И такъ, окруживъ кормовой флагъ такими почестями, логично-ли будетъ приспускать эту морскую святыню, между прочимъ также для того, чтобы отвѣтить торговому судну на его салютъ? Не гораздо-ли проще и справедливѣе согласиться для этой цѣли поднимать особый сигналъ, или еще проще—русскій торговый или національный флагъ (¹), и уже имъ салютовать по установившемуся обычаю? Для того же, чтобы послѣ заката солнца не смѣшивать военнаго судна съ торговымъ,—когда флагъ уже спущенъ, можно бы согласиться на установленіе особаго отличительнаго знака или флага, что впрочемъ теперь уже вошло въ обычай. Такъ военное судно при входѣ на рейдъ поднимаетъ на гафелѣ два фонаря, торговое же одинъ. Пишущему эти строки разбираемый вопросъ кажется на столько важнымъ, чтобы быть предложеннымъ на обсужденіе будущаго международнаго конгресса или чтобы М. Ин. Дѣлъ вошло съ циркулярными предложеніями ко всѣмъ другимъ государствамъ съ цѣлью отмѣнить нынѣшній странный обычай приспусканія военнаго флага въ отвѣтъ на салютъ торговому судну, и создать болѣе однообразный и логичный отвѣтъ флагомъ. Пусть иниціатива исходитъ отъ нашего отечества! Можно заранѣе сказать, что всѣ государства отнесутся сочувственно къ такому предложенію, клонящемуся только къ бóльшему уваженію иностраннаго и отечественнаго военнаго флага.

Въ подтвержденіе этого, можетъ быть, смѣлаго предложенія, можно также сослаться на авторитетъ извѣстнаго американскаго писателя Halleck (²), который прямо говоритъ, что приспусканіе военнаго флага унизительно и не должно быть терпимо.

Разсматривая этотъ вопросъ съ исторической точки зрѣнія надобно только удивляться, какимъ образомъ постепенно соз-

---

Въ Высочайше утвержденномъ церемоніалѣ 23 Января 1825 года освященія и поднятія на кораблѣ «Азовъ» Георгіевскаго флага сказано: *«флагъ на корабль, какъ знамя въ полку, подобаетъ защищать до послѣдняго часу жизни и свято охранять, аки хоругвь сраженія; безчестенъ бо есть спустившій флагъ предъ непріятелемъ, не оборонявшій оный до послѣдней капли крови отъ рукъ вражіихъ».*

(¹) Нѣкоторые командиры нашихъ военныхъ судовъ уже теперь отвѣчаютъ на салютъ торговаго судна приспусканіемъ своего вымпела; нѣкоторые же иностранные адмиралы отвѣчаютъ купцамъ приспусканіемъ своего адмиральскаго флага. Но объ этомъ нигдѣ ничего не сказано, а потому обычай этотъ вполнѣ зависитъ отъ усмотрѣнія адмирала, или командира.

(²) См. его сочиненіе: International Law or rules regulating the intercourse of states in peace and war,—пользующееся громкою славою. См. также сочиненіе Ортолана.

дался нынѣшній обычай. Всѣ европейскія морскія державы почти всегда съ одинаковою строгостью запрещали своимъ подданнымъ приспусканіе главнаго флага. Такъ, напримѣръ, Филиппъ II Испанскій наистрожайшимъ образомъ запретилъ своимъ судамъ спускъ главнаго флага. Въ своемъ ордонансѣ онъ, между прочимъ, говоритъ слѣдующее: «мы строго воспрещаемъ спускать главный флагъ съ нашимъ королевскимъ гербомъ. Если же нашихъ подданныхъ будутъ къ этому принуждать, то они должны идти на всѣ крайности и скорѣе погибнуть, чѣмъ согласиться». Во времена Екатерины Великой и въ послѣдующія царствованія кормовой флагъ даже не приспускался въ присутствіи Императрицы въ видѣ салюта въ знакъ особаго уваженія и подчиненія ([1]). Почему же значеніе кормоваго флага такъ быстро измѣнилось?

Если же вышеупомянутаго предложенія почему бы то не было невозможно будетъ исполнить, то лучше избрать одинъ изъ слѣдующихъ путей:

1) Или предложить будущему международному морскому конгрессу разработать болѣе опредѣленныя, обязательныя для судовъ всѣхъ націй, правила салютаціи всѣхъ судовъ какъ въ открытомъ морѣ, такъ и въ территоріальныхъ водахъ.

2) Или же условиться совершенно уничтожить салютъ и смотрѣть на послѣдній, какъ на обременительную и несовременную формальность. Этимъ путемъ, по крайней мѣрѣ, будутъ предупреждены всевозможныя недоразумѣнія и столкновенія съ иностранными государствами.

Въ заключеніе настоящаго изслѣдованія о салютахъ мы можемъ только присоединиться къ мнѣнію Ортолана, который говоритъ, что морской церемоніалъ не составляетъ болѣе знака владычества, не есть предметъ для столкновенія между соперничающими притязаніями на преимущества, но размѣнъ вѣжливости и дружелюбія, который въ тысячахъ случаевъ требуетъ такта, разборчивости и часто высокаго чувства приличій].

([1]) Въ матеріалахъ для Исторіи Русскаго Флота, ч. V. стр. 38—39 и 217—218, по поводу посѣщенія Императрицы Флота, прямо говорится: «Спускали флаги и вымпели, которые на стеньгахъ, а не на корабляхъ». Въ другомъ мѣстѣ прямо указывается на запрещеніе спускать кормовый флагъ.

ГЛАВА VIII.

Содѣйствіе морскихъ боевыхъ силъ при возникновеніи международныхъ недоразумѣній внѣ военнаго времени.

§ 28.

Введеніе.

А. Вмѣшательства.

I. Всякое независимое государство вправѣ регулировать свои собственныя внутреннія дѣла по своему усмотрѣнію, не давая въ этомъ никому отчета. Такимъ образомъ мы приходимъ къ заключенію, что вмѣшательство извѣстнаго государства во внутреннія дѣла другаго независимаго государства принципіально воспрещается. Но этотъ принципъ невмѣшательства, составляющій по большей части правило современной политики, претерпѣваетъ исключеніе въ тѣхъ случаяхъ, когда для сохраненія своего достоинства, своихъ интересовъ и, наконецъ, для защиты своихъ подданныхъ одно государство бываетъ вынуждено предъявить другому извѣстныя требованія. Опредѣлить границы этого права вмѣшиваться во внутреннія дѣла другаго государства чрезвычайно трудно. Онѣ вполнѣ зависятъ отъ политическихъ взглядовъ той или другой партіи. «*Право сильнаго*» было всегда наиболѣе вѣскимъ аргументомъ для рѣшенія подобныхъ недоразумѣній. Достаточно съ нѣкоторымъ вниманіемъ прочесть исторіи всѣхъ послѣднихъ вмѣшательствъ, чтобы придти къ убѣжденію, что въ этихъ случаяхъ *сила всегда шла впереди права.*

Съ другой стороны, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что почти во всѣхъ вмѣшательствахъ обѣ стороны умѣли съ замѣчательною ловкостью придать своимъ истиннымъ стремленіямъ такой отпечатокъ, изъ котораго какъ бы выводилось заключеніе, что всѣ политическія и дипломатическія причины вмѣшательства и невмѣшательства лежали не въ партикулярныхъ цѣляхъ заинтере-

сованныхъ государствъ, но именно только въ интересахъ международнаго права ([1]).

Болѣе подробное изслѣдованіе ученія о вмѣшательствахъ не составляетъ задачи настоящаго сочиненія; одно лишь можно сказать, что роль морскихъ судовъ, принимавшихъ участіе во всѣхъ вмѣшательствахъ, была почти всегда чисто исполнительная.

II. Главнѣйшіе случаи вмѣшательства касаются слѣдующихъ обстоятельствъ: достиженіе извѣстнаго непризнаваемаго права, обращеніе къ открытой силѣ съ цѣлью предупредить грозящую опасность цѣлости и спокойствія имперіи, равно какъ созданіе защиты для свободы торговаго мореплаванія, защита за границею собственныхъ подданныхъ и ихъ интересовъ въ случаѣ ихъ оскорбленія, непризнанія ихъ правъ и пр., предполагая при этомъ, что надлежащая иностранная власть не заступится за нихъ или будетъ не въ силахъ этого сдѣлать.

III. Часто на вмѣшательство не слѣдуетъ смотрѣть, какъ на актъ насилія; вообще можно сказать, что во всѣхъ случаяхъ вмѣшательства начинаются въ весьма гуманной и любезной формѣ, обыкновенно въ видѣ добрыхъ совѣтовъ, представленій, въ крайнемъ случаѣ, когда такой видъ вмѣшательства не достигаетъ цѣли, то государству сообщаютъ, что неисполненіе такого то требованія можетъ повести къ непріятнымъ послѣдствіямъ, т. е. къ насилію. Къ послѣднему же обращаются только тогда, когда всѣ предъидущія мѣры не привели къ желаемой цѣли.

B. Репрессаліи ([2]).

IV. Репрессаліи суть акты самозащиты; подъ ними разумѣютъ извѣстную реакцію (отпоръ) противъ совершенной несправедливости въ тѣхъ случаяхъ, когда всѣ мѣры уладить извѣстное

([1]) Gessner, по поводу права вмѣшательства, говоритъ весьма мѣтко, что это такая область, въ которой для вывода какихъ бы то ни было нормъ права мы совершенно безпомощны. (Ein Gebiet wo für die Aufstellung fester Grundsätze alle Karten und Sterne uns verlassen); въ заключеніе, на основаніи историческихъ фактовъ, онъ доказываетъ, что въ подобныхъ случаяхъ главную роль всегда играли тѣ или другія политическія стремленія.

([2]) О различныхъ формахъ репрессалій, эмбарго, ангаріи и пр. см. ниже.

Примѣчаніе переводчика.

недоразумѣніе мирнымъ дипломатическимъ путемъ оказались тщетными; эта реакція приводится въ исполненіе при помощи соотвѣтствующихъ насильственныхъ мѣръ, которыя могутъ имѣть позитивный и негативный характеръ [1].

Съ международной точки зрѣнія респрессаліи разрѣшаются при всякомъ явномъ оскорбленіи права. Прежде чѣмъ приступить къ распрессаліямъ, необходимо чтобы были соблюдены слѣдующія условія:

Во 1-хъ) Имѣть на репрессалію явное и неоспоримое право.

Во 2-хъ) Оскорбленіе извѣстными дѣйствіями неоспоримаго права потерпѣвшаго.

Въ 3-хъ) Отказъ въ удовлетвореніи или разъясненіи извѣстнаго незаконнаго дѣянія.

[Международное право, говоритъ Ваттель, дозволяетъ репрессаліи только для дѣла очевидно справедливаго, для долга яснаго. Тотъ, кто представляетъ сомнительную претензію, можетъ сначала требовать справедливаго разсмотрѣнія своего права. Во вторыхъ, прежде приступленія къ репрессаліямъ надобно, чтобы было отказано въ правосудіи. или по крайней мѣрѣ имѣть основаніе полагать. что въ немъ будетъ отказано. Только тогда можно доставлять самому себѣ удовлетвореніе.

Такъ какъ это мнѣніе Ваттеля очень важно для насъ, потому

---

[1] Надобно отличать отъ репресалій *реторсію*, которая состоитъ въ провозглашеніи однимъ правительствомъ законовъ и мѣръ, которые содержатъ распоряженія, имѣющія цѣлью нанести другому государству тотъ ущербъ, который она нанесла. «Если, говоритъ Ваттель, государь недоволенъ законами и обычаями какой-либо страны въ отношеніи его подданныхъ, то онъ властенъ объявить, что къ подданнымъ этой страны будутъ прилагать въ его владѣніяхъ тѣ же законы и обычаи, которые первая прилагаетъ къ его подданнымъ. Это называется реторсіей права (retorsion de droit)». Такъ, если государство въ противность условіямъ торговаго договора, когда обиженная сторона можетъ, не разрывая мира доставить сама себѣ удовлетвореніе употребленіемъ исправительныхъ средствъ противъ другой. Сообразно съ причиной спора эти средства могутъ идти даже до насильственныхъ дѣйствій, соотвѣтственныхъ съ степенью обиды. Напримѣръ, если споръ произошелъ оттого, что одно государство нарушило права другаго, или нанесло ему или отдѣльнымъ его подданнымъ матерьяльный ущербъ, который можетъ быть вычисленъ въ деньгахъ, и отказало въ вознагражденіи, то обиженная сторона имѣетъ право доставить сама себѣ вознагражденіе. Ограниченныя насилія, которыя она употребляетъ въ этомъ случаѣ относительно другой называются *репрессаліями*. *Примѣчаніе переводчика.*

что Англія между прочимъ ссылалась на него при репрессаліяхъ противъ Греціи, то считаю необходимымъ вмѣстѣ съ переводчикомъ сочиненія Ортолана г. Лохвицкаго привести § 342 второй книги, гдѣ изложено значеніе и предѣлы репрессалій.

Вотъ что въ немъ, между прочимъ, сказано: «Если одинъ народъ завладѣлъ тѣмъ, что принадлежитъ другому, если онъ отказывается уплатить долгъ, удовлетворить за обиду, то обиженный народъ имѣетъ право захватить имущество, принадлажашее другому, и или удовлетворить себя изъ него по суммѣ долга со всѣми потерями, или сохранятъ его до тѣхъ поръ, пока не будетъ дано удовлетворенія. Въ послѣднемъ случаѣ это болѣе арестъ имущества, нежели репрессаліи, хотя часто ихъ смѣшиваютъ на обыкновенномъ языкѣ. Заарестованное имущество сохраняется до тѣхъ поръ, пока есть надежда получить удовлетвореніе или справедливость. Когда потеряна эта надежда, тогда его конфискуютъ»].

Во всѣхъ этихъ случаяхъ для полученія удовлетворенія дозволяется обращаться къ репрессаліямъ, которыя весьма часто ведутъ къ войнѣ.

V. Вопросъ на сколько частная собственноть и частныя лица могутъ быть предметомъ репрессалій еще до сихъ поръ спорный. По мнѣнію многихъ писателей и авторитетовъ, частная собственность, какъ напримѣръ торговыя суда, не можетъ подлежать репрессаліямъ, потому что частныя лица не виноваты въ тѣхъ проступкахъ, какіе дѣлаетъ ихъ правительство; противники же этого взгляда говорятъ напротивъ, что интересы государства идутъ рука объ руку съ интересами подданныхъ и что поэтому за всякое несправедливое дѣяніе государства долженъ отвѣчать каждый его членъ. На обязанности же государства лежитъ возмѣщеніе убытковъ, которые потерпѣли во время репрессалій отдѣльныя частныя лица (¹).

(¹) См. Ortolan I. стр 350.

§ 29.

Дѣйствія военныхъ судовъ.

I. Для дѣйствія военныхъ судовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда необходимы вмѣшательства во внутреннія дѣла иностраннаго государства, представляются слѣдующія точки зрѣнія:

1) Военное судно служитъ за-границей только представителемъ боевой силы своего государства; на военное судно не слѣдуетъ смотрѣть, какъ на выразителя верховной власти его правительства. Эта власть возлагается въ мирное время на дипломатическихъ представителей.

2) Поэтому вмѣшательство военныхъ судовъ можетъ послѣдовать только въ слѣдующихъ случаяхъ:

a) по распоряженію надлежащей государственной власти.

b) когда ближайшій политическій представитель государства этого потребуетъ;

c) когда подобное вмѣшательство необходимо для чести національнаго флага и

d) въ крайнихъ случаяхъ,—подъ личную отвѣтственность командира военнаго судна, когда необходимо немедленно заступиться за права собственныхъ подданныхъ и невозможно обождать приказанія надлежащей дипломатической власти.

Съ особенною осторожностью слѣдуетъ поступать въ послѣднемъ случаѣ. Прежде, чѣмъ прибѣгнуть къ открытой военной силѣ, необходимо тщательно изслѣдовать дѣло и, если возможно, предварительно снестись со своимъ дипломатическимъ представителемъ. Весьма критически слѣдуетъ относиться къ разсказамъ частныхъ лицъ, такъ какъ послѣднія ни только всегда склонны преувеличить извѣстное дѣло, но вмѣстѣ съ тѣмъ, послѣ тщательнаго разбора разсказаннаго, часто можно придти къ заключенію, что оказанная имъ несправедливость сама по себѣ ничто иное, какъ естественное слѣдствіе ихъ собственнаго поведенія или, не болѣе и не менѣе, какъ естественный результатъ мѣстнаго государственнаго строя. Это въ особенности справедливо относительно государствъ, общій организмъ которыхъ устроенъ не на европей-

скій маперъ. Здѣсь весьма часто бывали вмѣшательства. Тотъ кто поселился въ иностранной землѣ принимаетъ на себя добровольно всѣ шансы будущей опасности, которой можетъ быть подвергаемо данное государство. Какъ внѣшняя, такъ и внутренняя война принадлежатъ къ категоріи этихъ шансовъ. Хотя послѣдствія всякой войны сами по себѣ весьма печальны, но часто они не зависятъ отъ человѣческой воли и караютъ одинаково какъ виновнаго, такъ и невиннаго ([1]).

За исключеніемъ случая d), военно-морская сила извѣстнаго государства не можетъ принять активнаго участія только по одному приглашенію мѣстныхъ консуловъ. Исключеніе однако составляютъ тѣ генеральные консулы, которые отъ правительства снабжены особымъ полномочіемъ. Никогда не слѣдуетъ забывать, что консулъ не есть представитель своего государства въ политическомъ отношеніи; въ большинствѣ случаевъ онъ никогда не будетъ въ состояніи взвѣсить всѣ тѣ печальныя послѣдствія и недоразумѣнія, которыя могли бъ произойти въ случаѣ активнаго дѣйствія военно-морской силы.

Вообще можно сказать, что право посылать военно-морскія боевыя силы для вмѣшательства въ извѣстныя дѣла иностранныхъ державъ въ принципѣ принадлежитъ только верховной правительственной власти государства, равно какъ его дипломатическимъ представителямъ, если они, впрочемъ, снабжены на этотъ счетъ особыми инструкціями отъ своего правительства.

3) Вопросъ о границахъ подобнаго вмѣшательства представляетъ собою также не мало затрудненія. Само собою разумѣется, что дѣло рѣшается весьма легко въ тѣхъ случаяхъ, когда командиры военныхъ судовъ снабжены на этотъ счетъ подробными инструкціями. Въ остальныхъ случаяхъ слѣдуетъ руководствоваться нижеслѣдующимъ: если извѣстное вмѣшательство боевой силы предпринято по приказанію дипломатическаго представителя,

---

([1]) См. ноту русскаго государственнаго канцлера отъ 21 Апрѣля 1850 года русскому посланнику въ Лондонѣ, касательно посылки британской эскадры въ Неаполь и Ливорно съ цѣлью защиты британскихъ подданныхъ, которые, потерпѣли нѣкоторые убытки, во время подавленія происходившихъ тамъ безпорядковъ; противъ подобнаго поступка Англіи Тосканское королевство обратилось къ посредничеству Россіи. См. de Cussy, II. стр. 509 и слѣдующія.

то командиръ долженъ въ точности исполнить всѣ предписанія послѣдняго; это въ особенности справедливо относительно предѣловъ, до которыхъ можетъ простираться извѣстное дѣяніе; что же касается до чисто военной стороны дѣла, то командиръ военнаго судна дѣйствуетъ вполнѣ самостоятельно подъ свою личную отвѣтственность, при чемъ для руководства могутъ служить слѣдующіе принципы:

a) За политическія послѣдствія извѣстнаго вмѣшательства вполнѣ отвѣчаетъ дипломатическій представитель, по приказанію котораго это вмѣшательство состоялось, между тѣмъ какъ отъ командира военнаго судна будетъ зависѣть принятіе тѣхъ или другихъ мѣръ безопасности, равно какъ изслѣдовать вопросъ: насколько вообще исполнимы съ военно-морской точки зрѣнія извѣстныя требованія дипломата?

b) Честь военнаго флага должна быть сохраняема при всѣхъ обстоятельствахъ, поэтому извѣстное дѣло слѣдуетъ начать съ достаточными боевыми силами, чтобы возможно было его довести до желаемаго конца. Въ противномъ случаѣ пострадаетъ какъ само дѣло, такъ равно и достоинство и честь государства, рѣшившагося на вмѣшательство.

c) Только въ крайнихъ случаяхъ слѣдуетъ обращаться къ открытой силѣ и для достиженія извѣстныхъ цѣлей примѣнять послѣднюю въ достаточно сильномъ числѣ. Уже выше мы сказали, что на открытую боевую силу слѣдуетъ смотрѣть какъ на крайнее средство вмѣшательства и прибѣгать къ ней только тогда, когда всѣ прочія средства не достигаютъ цѣли, т. е. преимущественно въ тѣхъ случаяхъ, когда иностранная правительственная власть прямо отказывается отъ оказанія требуемаго удовлетворенія, или когда она не въ силахъ исполнить послѣднее. Правда,—что въ большинствѣ случаевъ извѣстные акты насилія вполнѣ достигнутъ желаемаго результата; но достигнутся-ли этими актами прочныя выгоды—это совсѣмъ другой вопросъ. Опытъ показалъ, что простое появленіе военнаго корабля, готоваго энергично дѣйствовать и не оставлявшаго болѣе сомнѣнія въ намѣреніи своего появленія, весьма часто достигало желаемую цѣль.

Между многочисленными случаями вмѣшательства съ помощью

военныхъ судовъ особеннаго вниманія заслуживаетъ слѣдующій, какъ наиболѣе интересный изъ всѣхъ прочихъ случаевъ, вслѣдствіе многочисленнаго столкновенія различныхъ международныхъ усложненій, которыя тутъ имѣли мѣсто. Послѣ подавленія венгерскаго возстанія 1848—49 гг. одинъ изъ агентовъ Кошута по имени Martin Koszta, вмѣстѣ съ многими другими участниками возстанія, спаслись въ Турцію. Порта отклонила требованіе Австріи касательно выдачи этихъ преступниковъ; оказала имъ гостепріимство, затѣмъ помогла имъ отправиться въ Сѣверную Америку, взявъ съ нихъ обѣщаніе болѣе не появляться въ территоріи Оттоманской имперіи. Но въ Іюнѣ мѣсяцѣ 1853 года Koszta опять поселился въ Смирнѣ. Австрійскій генеральный консулъ потребовалъ отъ Турецкаго правительства, чтобы оно пригласило Koszta удалиться изъ его границъ. По исполненіи этого требованія, Генеральный консулъ, въ силу своей юридической власти, приказалъ 22 Іюня арестовать Koszta и отправить его на стоявшее тамъ военное австрійское судно «Husar». Бывшій по поводу этой мѣры заговоръ италіянскихъ бѣглецовъ противъ австрійскаго брига и австрійскаго консульства не удался. Губернаторъ сообщилъ обо всемъ въ Константинополь. Совершенно неожиданно появился 23 Іюня въ Смирнѣ военный корветъ Сѣв.-Ам. Соед. Шт. «Saint-Lewis». Командиръ послѣдняго, капитанъ Инграхамъ (Ingraham) отправилъ тотчасъ на австрійскій бригъ офицера съ запросомъ: не находится-ли тамъ, въ качествѣ плѣннаго, гражданинъ Сѣв.-Амер. Соед. Шт. Martin Koszta? Такъ какъ командира «Husar» не было на суднѣ, то американскаго офицера попросили пріѣхать еще разъ, когда командиръ будетъ на суднѣ. Вскорѣ затѣмъ капитанъ Ingraham въ сопровожденіи американскаго консула отправился въ генеральное Австрійское консульство и потребовалъ выдачи Martin Koszta. Но консулъ отклонилъ это требованіе, мотивируя свой отказъ тѣмъ, что Koszta венгерецъ, поэтому не американскій, но австрійскій подданный, такъ какъ будучи всего одинъ годъ въ Сѣверной Америкѣ онъ не могъ за это время получить тамъ права гражданства. Всѣ дальнѣйшія предложенія капитана Ingraham консулъ напрямикъ отклонилъ, прибавляя въ свое оправданіе, что по политическимъ дѣламъ онъ можетъ имѣть сноше-

ніе только съ соотвѣтствующимъ консуломъ. Однако, не смотря на это, капитану Ingraham было разрѣшено свиданіе съ Koszta на бригѣ «Husar». На вопросъ американскаго капитана: дѣйствительно ли Koszta гражданинъ Сѣв.-Амер. Соед. Штатовъ, послѣдній отвѣтилъ отрицательно и прибавилъ, что онъ венгерецъ. Кап. Ingraham: Какъ долго были Вы въ Америкѣ? Koszta: одинъ годъ.—Кап. Ingraham.—Почему вы уѣхали изъ Америки? Koszta.—Съ цѣлью поселиться въ Смирнѣ. Кап. Ingr—Имѣете-ли американскій паспортъ?—Koszta.—Нѣтъ. Кап. Ingr—заявили ли вы въ Америкѣ желаніе быть признаннымъ (натурализованнымъ) американскимъ гражданиномъ? Koszta.—Да, но мнѣ потомъ тамъ не понравилось, и потому я уѣхалъ. Выслушавъ подобное объясненіе Koszta, капитанъ Ingraham сказалъ тутъ же въ присутствіи австрійскаго генеральнаго консула и командира «Husar» капитана Шварца, американскоку консулу: «этотъ человѣкъ не принадлежитъ къ числу подданныхъ Сѣверо-Ам. Соед. Штатовъ.— Послѣдовавшій заговоръ италіянскихъ бѣглецовъ противъ американскаго военнаго корвета не имѣлъ успѣха; но за то въ одномъ кафе бѣглецы напали на австрійскихъ офицеровъ, изъ числа которыхъ одинъ, будучи раненъ кинжаломъ и желая спастись вплавь на судно, утонулъ. Послѣ увѣдомленія объ этомъ происшествіи посланникамъ Сѣв.-Ам. Соед. Штатовъ и австро-венгерскому, аккредитованныхъ при Высокой портѣ, турецкое правительство послало для изслѣдованія дѣла въ Смирну особеннаго коммиссара.

Вечеромъ 28 Іюня въ 10 часовъ капитанъ Ingraham послалъ сказать капитану Шварцу, что онъ не потерпитъ, если на другой день 29 Іюня Koszta будетъ дѣйствительно увезенъ изъ Смирны на австрійскомъ пароходѣ. Затѣмъ американскій корветъ снялся съ якоря и приблизился съ заряженными орудіями къ австрійскому бригу. На другой день американскій консулъ, указывая на позицію Saint Lowis'a потребовалъ въ австрійскомъ генеральномъ консульствѣ выдачи Koszta; въ это время разсматриваемое нами дѣло уже разбиралось въ Константинополѣ, откуда каждый моментъ въ Смирну ожидали послѣдовавшее рѣшеніе. На такое требованіе австрійскій генеральный консулъ отвѣтилъ, что обождетъ приказа-

ній. Капитанъ Ingraham велѣлъ закрѣпить орудія, но остался по близости брига.

2 Іюля капитанъ Ingraham опять послалъ сказать капитану Шварцу, что если къ 4 часамъ пополудни того же дня Martin Koszta не будетъ выданъ, то американскій корветъ возьметъ его силою. На такое требованіе Г. Шварцъ заявилъ, что въ отношеніи Koszta онъ подчиненъ приказаніямъ генеральнаго консула Австріи; если же капитанъ Ingraham прибѣгаетъ къ вооруженной силѣ, то капитанъ Шварцъ отвѣтитъ тѣмъ же. Затѣмъ оба корабля, стоя на якорѣ въ гавани Смирны, всего на разстояніи 100 шаговъ отъ города, и окруженные множествомъ торговыхъ судовъ, начали приготовляться къ бою.

Прусскій консулъ протестовалъ предъ губернаторомъ Смирны и, въ интересѣ подданныхъ прусскаго королевства, потребовалъ, чтобы стоявшее въ Смирнѣ турецкое военное судно помѣстилось между австрійскимъ бригомъ и американскимъ корветомъ, чтобы, кромѣ того, турецкимъ батареямъ было отдано приказаніе стрѣлять по тому судну, которое первымъ откроетъ огонь. Но турецкій губернаторъ ограничился устнымъ протестомъ въ Американскомъ консульствѣ, переданнымъ турецкимъ драгоманомъ. Американскій консулъ не обратилъ на этотъ протестъ никакого вниманія, снова подтвердилъ въ Австрійскомъ генеральномъ консульствѣ свое требованіе относительно выдачи Koszta и прибавилъ, что капитанъ Ingraham получилъ отъ управляющаго дѣлами Сѣв. Амер. Соед. Шт. въ Константинополѣ предписаніе, чтобы онъ, въ случаѣ отказа выдать Koszta, пустилъ ко дну австрійскій бригъ. На такое требованіе Австрійскій генеральный консулъ отвѣтилъ: «принимая во вниманіе, что подобный поступокъ капитана Ingraham противорѣчилъ бы всѣмъ принципамъ международнаго права и, кромѣ того, имѣя въ виду, что Сѣв.-Амер. Соед. Шт. находятся теперь въ глубокомъ мирѣ съ Австріей, то надобно придти къ заключенію, что управляющій дѣлами Сѣв. Ам. Шт. въ Константинополѣ, сдѣлавъ подобное безразсудное предписаніе командиру американскаго корвета «Saint Lewis» вѣроятно лишился разсудка. Что же касается принятія битвы, то австрійскій бригъ къ услугамъ капитана Ingraham. На эту ноту Американскій консулъ предложилъ австрійскому передать Koszta

по крайней мѣрѣ въ руки турецкихъ оффиціальныхъ властей до тѣхъ поръ, пока правительства или уполномоченные обоихъ государствъ придутъ къ окончательному соглашенію. Но и это было отклонено. Взамѣнъ же послѣдняго предложенія, Австрійскій генеральный консулъ изъявилъ согласіе передать Koszta въ руки представителя одного изъ нейтральныхъ государствъ; такъ какъ Американскій консулъ согласился, то въ тотъ же день послѣдовала передача Koszta Французскому генеральному консулу. Впослѣдствіи венгерцу дали полную свободу.

Чрезъ нѣсколько времени Австрійское правительство, вмѣстѣ съ прочими государствами, въ особомъ меморандумѣ протестовало противъ такого поступка представителей Сѣв. Ам. Соед. Шт., который противорѣчилъ всѣмъ принципамъ международнаго права (1).

II. Общія правила военно-политической дѣятельности командировъ судовъ Германскаго военнаго флота изложены въ §§ 10, 12, 13, 14, 16 инструкцій командирамъ военныхъ судовъ и пр. (1).

§ 30.

Особые виды репрессалій при международныхъ сношеніяхъ.

А. Отнятіе торговыхъ судовъ.

I. Въ прежнее время отнятіе торговыхъ судовъ было чрезвычайно распространенною и часто практиковавшеюся мѣрою репрессалій; съ этою цѣлью были даже заключены нѣкоторым государствами особые договоры, въ которыхъ выговаривалось

---

(1) См. de Cussy, II. стр. 98 до 112.

(2) Для англійскаго флота см. Queens-Regulations §§ 147 и слѣд.; см. далѣе для австрійскаго флота Oesterreichisches-Reglement III. n⁰ 57. [Командиры нашихъ судовъ въ настоящее время не имѣютъ подобныхъ инструкцій. При сношеніяхъ и столкновеніяхъ съ мѣстными властями они подъ собственною отвѣтственностью руководствуются принципами международнаго права. Въ прежнее время подобныя анструкція давались отдѣльно каждому судну при отправленіи въ дальнее плаваніе. См. брошюру: «Собраніе инструкцій командирамъ военныхъ судовъ при отправленіи въ дальнее плаваніе. См. также приложенія].

право, въ случаѣ неисполненія принятаго обязательства, конфисковать торговыя суда договаривающихся сторонъ. Для осуществленія этой мѣры достаточно было выдать особымъ каперамъ такъ называемыя lettres de represailles (репрессивные патенты). Впрочемъ, исторія не бѣдна примѣрами, когда частныя лица, для полученія удовлетворенія за извѣстное нарушеніе своихъ правъ, сами, безъ надлежащаго разрѣшенія правительственной власти, прибѣгали къ подобнымъ репрессивнымъ мѣрамъ. Теперь для послѣдней цѣли необходимо разрѣшеніе верховной государственной власти. Уставъ французскаго морскаго законодательства отъ 1681 года весьма подробно разбираетъ этотъ вопросъ въ главѣ «Lettres de marque et de représailles» (Livre III, Fit. X) (¹). До выдачи подобныхъ свидѣтельствъ государственная власть всегда сообразовалась съ существующими договорами и трактатами. Даже еще въ концѣ XVIII вѣка въ государственныхъ договорахъ мы находимъ статьи, которыя предоставляютъ, въ случаѣ неисполненія одною изъ сторонъ принятыхъ обязательствъ, договаривающимся сторонамъ право выдавать репрессивныя письма (lettres de représailles). Такую, напр., статью мы находимъ въ торговомъ договорѣ, заключенномъ между Франціей и Англіей 26 Сентября 1786 года. Въ нынѣшнемъ столѣтіи выдача репрессивныхъ писемъ совершенно выведена изъ употребленія, но формальнаго запрещенія, какъ, напримѣръ, запрещеніе каперства во время войны (см. § 34), до сихъ поръ еще нигдѣ нельзя встрѣтить. Напротивъ, можно привести примѣры, гдѣ военныя суда еще въ новѣйшее время были уполномочены къ отнятію торговыхъ судовъ (²). Приведемъ одинъ изъ новѣйшей практики.

Британское торговое судно «The Prince of Wales» потерпѣло въ Іюнѣ 1861 года на бразильскомъ берегу крушеніе; прибрежные жители ограбили весь спасенный товаръ, за что Британское правительство потребовало отъ Бразильскаго уплаты 3200 фунтовъ стерлинговъ; вслѣдствіе отказа послѣдняго, британ-

---

(¹) Valin, II. стр. 414 до 426. Steck, стр. 32 и слѣд.

(²) Англійскій публицистъ Phillimore и съ нимъ вся Англія кажется до сихъ поръ стоятъ за сохраненіе права репрессалій. См. его сочиненіе Commentairies, v. 3. п. 9. *Пр. перевводчика.*

скія военныя суда захватили вблизи Ріо де Жанейро, въ открытомъ морѣ, пять бразильскихъ торговыхъ судовъ, но такъ какъ Бразилія тогда согласилась уплатить требуемые 3200 ф. стерлинговъ, то судамъ была дана свобода. Вмѣстѣ съ уплатой этихъ денегъ, Бразилія энергично протестовала противъ такого способа дѣйствія Великобританіи. Не получивъ надлежащаго отвѣта, Бразилія, въ одной изъ послѣдующихъ нотъ, потребовала удовлетворенія за причиненныя репрессаліи; но такъ какъ это заявленіе было британскимъ правительствомъ оставлено безъ послѣдствій, (1) то въ Маѣ 1863 года прервались дипломатическія сношенія между обоими государствами (2).

(1) Репрессаліи этого рода часто употреблялись въ послѣднее время исключительно Англіей, и притомъ иногда въ такихъ размѣрахъ и съ такими злоупотребленіями, что это производило общее волненіе. Таково, напр., знаменитое дѣло еврея Пацифико. Этотъ еврей, находившійся подъ покровительствомъ Англіи, требовалъ отъ греческаго правительства вознагражденія въ 800,000 франковъ за ничтожный домъ, разрушенный въ Аѳинахъ во время мятежа. Англія прислала въ Пирей цѣлую эскадру въ 734 пушки съ 7000 экипажа требовать удовлетворенія. Англійскій посланникъ потребовалъ отъ греческаго правительства сумасброднаго удовлетворенія въ 24 часа, и когда ему въ этомъ было отказано, то англійскій флотъ объявилъ берега Греціи въ блокадѣ, на всѣ греческія корабли было наложено эмбарго! Въ приложеніяхъ мы приведемъ дипломатическую переписку и конвенціи о подобныхъ репрессаліяхъ.

Пр. переводчика.

(2) См., Ortolan, I. стр. 359 и слѣд. Примѣрами подобныхъ репрессалій могутъ служить слѣдующіе случаи прежняго времени:

1. Во времена Кромвеля одно англійское торговое судно было подъ какимъ то предлогомъ остановлено въ виду французскаго берега и затѣмъ конфисковано. Требованіе британскаго правительства предъ французскимъ—заплатить стоимость груза и конфискованнаго судна не было исполнено. Отказываясь отъ дальнѣйшихъ переговоровъ, Кромвель немедленно отдалъ двумъ военнымъ кораблямъ британскаго флота приказаніе—остановить и забрать нѣсколько французскихъ торговыхъ судовъ, которыя имъ попадутся на встрѣчу въ Англійскомъ каналѣ. Въ силу даннаго имъ приказанія британскія военныя суда забрали нѣсколько французскихъ торговыхъ судовъ, которыя, будучи затѣмъ проданы съ аукціоннаго торга, послужили для уплаты потерпѣвшему на французскомъ берегу англійскому судну. Оставшіяся деньги были затѣмъ вручены французскому правительству. Писатель de Villemain, въ своей исторіи о Кромвелѣ, называетъ такой поступокъ: insolente justice; къ чему Ortolan прибавляетъ: C'etait justice, en effet, d'après les moeurs du temps; mais justice insolente, parce que les formes diplomatiques préalables, prescrites pour les réclamations avant d'en venir à la mesure extrême des représailles, n'avaient pas été suivies». (Такое дѣйствіе можетъ по обычаямъ того времени, дѣйствительно считаться справедливостью, но во всякомъ

II. Генеральныя репрессаліи представляютъ собою послѣдній видъ актовъ самоуправства и самозащиты. Судя по англійской практикѣ, всѣмъ военнымъ судамъ Британскаго флота можетъ быть дано порученіе конфисковать всѣ непріятельскіе корабли и ихъ фрахты ([1]). Генеральныя репрессаліи представляютъ собою обыкновенно предвѣстниковъ войны ([2]). Крымская война была также начата подобнымъ образомъ вслѣдствіе англійскаго предписанія отъ 29 Марта 1854 года ([3]).

случаѣ справедливость эта не выдерживаетъ критики, потому что всѣ предварительныя дипломатическія формы, обыкновенно предшествующія репрессаліямъ, не были соблюдены).

2) 23 февраля 1691 года король Даніи Христіанъ V запретилъ, подъ страхомъ конфискаціи, иностраннымъ судамъ ловлю китовъ около Гренландскихъ береговъ.

3) Въ 1778 году англійскіе крейсеры остановили и конфисковали нѣсколько торговыхъ судовъ шедшихъ изъ Бордо—подъ предлогомъ, что у нихъ находится контрбанда для Сѣверной Америки. Вслѣдствіе этого король Франціи разрѣшилъ выдать нѣсколько репрессивныхъ писемъ судовладѣльцамъ конфискованныхъ судовъ; причемъ они имѣли право ловить и брать англійскія суда до тѣхъ поръ, пока стоимость послѣднихъ не вознаградитъ всей цѣны понесенныхъ потерь. Подлинный текстъ этого разрѣшенія говоритъ слѣдующее: «Nous avons autorisé et autorisons par les présentes signées de notre propre main les dits sieurs Reculé, de Basmarin et Raimbaux á faire saisir et arréter, tous et chacun, les marchandises, effets et biens, qu'ils trouveront en mer et sur terre, appartenants aux sujets du Roi d'Angleterre jusqu'á concurrence de la valeur des dits onze navires pris et chargements, dommages-intérêts et frais d'exécution, et, en conséquence, avons permis et permettons aux dits exposants d'armer des navires et de les employer pour recouvrer en mer, sur les dits sujets, les pertes ci-dessus». (Настоящимъ нашимъ собственноручно подписаннымъ свидѣтельствомъ уполномочиваемъ гг. Рекюле, Басмаренъ и Рембо захватывать какъ въ морѣ, такъ и на берегу всѣ товары и имущества, принадлежащіе англійскимъ подданнымъ, до тѣхъ поръ, пока стоимость ихъ не будетъ равняться стоимости одинадцати судовъ, захваченныхъ англичанами).

4) Въ 1783 году федеративныя государства поручили адмиралу Reyust захватить достаточное число венеціанскихъ торговыхъ судовъ для возмѣщенія расходовъ по удовлетворенію справедливыхъ требованій двухъ нидерландскихъ купцовъ изъ Неаполя, представленныхъ ими резиденту Венеціанской республики.

([1]) См. выше примѣчаніе переводчика.

([2]) См. v. Martens, Précis II. § 262: Lorsque décerne des représailles générales et qu'on les exécute c'est passer de l'état de paix à celui de la guerre.

([3]) Который говорилъ слѣдующее: «Her Majesty having determined to afford active assistance to her ally, the Sultan of the Ottoman Empire, for the protection of his dominions against the encroachments and unprovoked aggression of His Imperial Majesty the Emperor of all the Russias, Her Majesty is therefore pleased, by and with the advice of Her Privy Council, to order, and it is hereby ordered, that

B. *Отнятіе военныхъ судовъ.*

III. Примѣромъ можетъ служить неожиданный захватъ двухъ военныхъ корветовъ республики *Hayti* командиромъ германскаго военнаго корвета *Vineta* въ гавани «Port au Prince», въ Іюнѣ 1872 года. Подобный образъ дѣйствій былъ вынужденъ многолѣтними и напрасными усиліями органовъ Германскаго правительства заставить республику *Hayti* удовлетворить справедливыя требованія германскихъ подданныхъ. Эти корветы сдались безъ всякаго сопротивленія ихъ команды; послѣ чего на нихъ былъ спущенъ флагъ республики *Hayti* и поднятъ Германскій. Затѣмъ вскорѣ послѣ атаки войсками *Hayti* одной шлюпки съ *Vineta*, правительство республики уплатило германскимъ подданнымъ требуемые 3000 фунт. стерлинговъ. Дѣло это окончилось отдачею взятыхъ военныхъ корветовъ и салютомъ флагу республики *Hayti*, на что суда послѣдней сейчасъ же отвѣтили равнымъ числомъ выстрѣловъ.

C. *Эмбарго.*

IV. Подъ словомъ эмбарго ([1]) разумѣютъ право государственной власти задержать или захватить на нѣкоторое время всѣ суда, находящіяся въ національныхъ водахъ и портахъ этого государства ([1]).

V. Эмбарго, называемое иногда также arret du prince ([2]),

General Reprisals be granted against the ships, vessels and goods of the Emperor of all the Russias, and of his subjects or others inhabiting within any of his countries, territories, or dominions, so that Her Majestys fleets and ships shall and may lawfully seize all ships, vessels and goods etc».

Такое предписаніе совершенно похоже на манифестъ объявленія войны.

([1]) Это слово испанскаго происхожденія. Оно производится отъ слова embargar—задерживать. У писателя Камитца можно найти цѣлую литературу этого предмета. Ортоланъ слово эмбарго опредѣляетъ слѣдующимъ образомъ: это есть секвестръ, налагаемый на суда находящіяся въ порту того государства, которое отказало намъ въ справедливости. *Примѣч. переводчика.*

([2]) См. объ этомъ у Caumont, стр. 247 до 265, гдѣ всѣ факты освѣщаются съ точки зрѣнія морскаго права; также Steck, стр. 3 и слѣд.

примѣняется или послѣ начатія военныхъ дѣйствій или въ ожиданіи близкой войны.

На обязанности правительственной власти, прибѣгающей къ подобной мѣрѣ, лежитъ во всякомъ случаѣ забота о личномъ составѣ арестованныхъ судовъ [1]. Задержка въ нѣкоторомъ мѣстѣ всѣхъ торговыхъ судовъ, все равно дружественной или нейтральной державы, съ цѣлью предупредить, чтобы извѣстныя военныя операціи или какія либо другія свѣдѣнія не сдѣлались извѣстными непріятелю, не выражаетъ собою ничего оскорбительнаго [2]. Не слѣдуетъ упускать изъ виду, что въ извѣстныхъ случаяхъ распространеніе нѣкоторыхъ истинныхъ свѣдѣній можетъ повести за собою для заинтересованнаго государства весьма печальныя послѣдствія.

По мнѣнію Hautefeuille, эмбарго, въ гуманномъ значеніи этого понятія, ограничивающееся только задержкой на болѣе или менѣе продолжительное время иностранныхъ судовъ въ мѣстномъ портѣ, не представляетъ собою той несправедливости, какъ ангарія и arret du prince [3]. Впрочемъ, обо всѣхъ этихъ видахъ репрессалій Hautefeuille говоритъ слѣдующее: «Cependant je crois utile, necessaire même, de répéter à l'avenir et d'une manière plus explicite, la prohibition de l'emploi de ces moyens illegitimes,

---

(1) См. Calvo, I. стр. 815.

(2) Французскій декретъ отъ 15 Августа 1851 года касательно службы на флотѣ заключаетъ въ себѣ слѣдующее опредѣленіе: «Dans les colonies françaises lorsque les intérêts du service de l'Etat lui (au commandant en chef) paraissent iger que les mouvements des bâtiments qu'il comande restent secrets il peut requérir l'autorité supérieure d'ordonner l'embargo sur les bâtiments francais et étrangers, en lui faisant connaitre confidentiellement le motif de sa demande et quelle devra être la durée de l'embargo.

Вскорѣ послѣ начала послѣдней франко-германской войны 1870—71 гг., послѣдовало въ Іюнѣ мѣсяцѣ распоряженіе, чтобы въ опредѣленное время изъ Кильскаго порта не выходили, равно какъ не входили бы торговыя суда. Мѣра эта была вызвана въ интересахъ загражденія порта минами; не подлежитъ сомнѣнію, что подобное распоряженіе могло бы быть вполнѣ оправдываемо даже еще до начала возникновенія военныхъ дѣйствій.

(3) Arret de prince заключается въ арестѣ по приказанію мѣстнаго государя (князя-prince), всѣхъ находящихся въ территоріи послѣднихъ судовъ, принадлежащихъ государству, съ которымъ этотъ государь вошелъ въ извѣстное недоразумѣніе, могущее даже превратиться въ открытую войну. Эти суда совершенно конфискуются со дня объявленія войны. *Прим. переводчика.*

[Ортоланъ находитъ, что послѣдній случай даже не можетъ считаться эмбарго. По его мнѣнію, это только мѣра безопасности, незаключающая въ себѣ ничего оскорбительнаго и которая совершенно отлична отъ эмбарго, хотя иногда и называется его именемъ.

Кромѣ того отъ эмбарго надобно отличать еще такъ называемую *ангарію* (angarie), т. е. тотъ случай, когда воюющее государство захватываетъ нейтральныя купеческія суда, стоящія въ его гавани, и употребляетъ ихъ для перевозки матерьяловъ и вообще для своихъ военныхъ надобностей, хотя и съ платой, но противъ согласія капитановъ. Во многихъ трактатахъ условлено не прибѣгать болѣе къ ангаріи.

На сколько извѣстно переводчику, такое право ангаріи было въ послѣдній разъ во всей своей силѣ примѣнено пруссаками во время послѣдней франко-германской войны 1870—71 гг. Дѣло происходило при слѣдующихъ обстоятельствахъ: Въ концѣ Декабря 1870 года французская канонерская лодка, проходя по Сенѣ между Гавромъ и Руаномъ, встрѣтила на берегу отрядъ прусскихъ войскъ и открыла по немъ огонь, причемъ пруссаки потерпѣли значительное пораженіе и желая затруднить дальнѣйшее плаваніе этой канонерской лодки по Сенѣ, захватили 21 Декабря шесть англійскихъ судовъ, находившихся на рѣкѣ, и, смотря на сопротивленіе, оказанное англичанами, затопили эти суда и такимъ образомъ прекратили плаваніе по Сенѣ. Когда извѣстіе это достигло Англіи, сначало даже въ преувеличенномъ видѣ, то естественное чувство негодованія общественнаго мнѣнія приняло на столько сильные размѣры, что грозило серьезнымъ столкновеніемъ съ Пруссіей. Благоразумнѣе всѣхъ къ этому дѣлу отнеслась серьезная газета «Times», которая помѣстила рядъ статей, въ которыхъ описываемое событіе оправдывается международными законами. Такъ, напримѣръ, въ одной изъ передовыхъ статей эта газета говорила слѣдующее: «Обсуждая безпристрастно поднятый вопросъ, необходимо придти къ заключенію, что пруссаки не перешли границъ, назначенныхъ международными законами для воюющихъ въ отношеніи нейтральныхъ судовъ на непріятельскихъ водахъ. По этимъ законамъ Германія имѣла полное право овладѣть англійскими судами, которыя она

нашла на Сенѣ, потому что ее вынудила къ тому крайняя необходимость воспрепятствовать плаванію непріятельскихъ кораблей. Принципы крайней необходимости развиваются многими писателями международнаго права, и на основаніи этихъ понятій о крайней необходимости, воюющая сторона имѣетъ право овладѣть нейтральными судами, находящимися въ ея водахъ, и употребить ихъ для своихъ собственныхъ цѣлей. Это право объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что если нейтральное судно входитъ въ предѣлы водъ воюющей стороны, то тѣмъ самымъ оно вступаетъ подъ юрисдикцію этой націи, отдаетъ свой флагъ подъ покровительство этой страны и пользуется вполнѣ всѣми правами и преимуществами ея подданныхъ, въ особенности въ отношеніи безопасности жизни и собственности; но если такимъ образомъ нейтральное судно имѣетъ право на покровительство воюющей стороны наравнѣ съ ея подданными, то оно должно нести и всѣ обязанности этихъ подданныхъ и уступать, подобно имъ, свои частныя права въ пользу общественныхъ нуждъ своей покровительницы».

«Морской Сборникъ» (1871 г. № 2), цитируя эту выдержку «Times» и ссылаясь на мнѣніе французскаго писателя Массе, дѣлаетъ съ своей стороны слѣдующее замѣчаніе: «Если признать справедливость принципа крайней необходимости, то германцы, какъ побѣдители и обладатели французской территоріи, имѣли полное право употребить для своихъ надобностей найденныя ими на этой территоріи суда, хотя они и составляли нейтральную собственность, тѣмъ болѣе, что они были готовы предложить вознагражденіе за захваченныя суда. Что же касается до вопроса была ли крайняя необходимость въ овладеніи этими судами, то такъ какъ вопросъ этотъ разрѣшается самой воюющей стороной, какъ властью ни отъ кого независящей, то необходимость существовала, по крайней мѣрѣ съ германской точки зрѣнія, вопервыхъ потому, что трудно предположить, чтобы при настоящемъ положеніи, Германія захотѣла ненужнымъ овладѣніемъ англійскихъ судовъ усложнить свои отношенія, оскорбляя Англію, а во-вторыхъ, затрудненіе плаванія по Сенѣ для нея было дѣло первостепенной важности, и англійскія суда были единственнымъ средствомъ достичь этого помощію затопленія ихъ поперегъ

рѣки. Такимъ образомъ были затоплены шесть англійскихъ судовъ; но какъ этого было недостаточно, чтобы вполнѣ прекратить торговлю и подвозъ запасовъ французскимъ войскамъ, то пруссаки затопили еще два англійскія судна].

О закрытіи портовъ въ военное время см. § 52; въ § 41 читатель найдетъ подробныя свѣдѣнія объ употребленіи нейтральныхъ торговыхъ судовъ для военныхъ цѣлей.

D. *Запрещеніе входа судовъ въ извѣстный портъ.*

VI. Примѣромъ можетъ служить распоряженіе Сардинскаго правительства въ 1837 году касательно всѣхъ испанскихъ судовъ, послѣ того какъ испанское правительство отняло отъ сардинскихъ консуловъ въ Испаніи право ихъ юридической власти.

E. *Мирная блокада.*

VII. Право объявленія блокады (¹) внѣ военнаго времени никогда не было признаваемо ни съ теоретической, ни съ практической точки зрѣнія; противъ такой блокады въ особенности всегда протестовали третьи (нейтральныя) государства. При чемъ вопросъ: могутъ-ли подлежать вообще конфискаціи суда и фрахты тѣхъ третьихъ лицъ, которыя во время такой мирной блокады прорывали послѣднюю—всегда былъ причиною многихъ недоразумѣній и противорѣчивыхъ рѣшеній. Британская практика рѣшала такіе вопросы всегда въ утвердительномъ смыслѣ, между тѣмъ согласно рѣшенію Французскаго государственнаго совѣта отъ 1-го Марта 1848 года, который въ тоже время также

(¹) Такая блокада можетъ быть предпринята съ цѣлью вмѣшательства во внутреннія дѣла иностраннаго государства, примѣромъ чему служитъ вмѣшательство Англіи, Франціи и Россіи въ 1827 году въ дѣла Турціи, равно какъ съ цѣлью полученія репресалій или защиты извѣстныхъ правъ (какъ напр. блокады Таго въ 1830 г., Новой Гренады въ 1836 г. и Мексики въ 1838 г.; въ послѣднемъ случаѣ мирная блокада обратилась въ настоящую вслѣдствіе объявленія войны мексиканскимъ правительствомъ). *Примѣчаніе Переводчика.*

функціонировалъ въ качествѣ верховнаго призоваго суда, подобная конфискація не можетъ считаться законною. Имѣя въ виду послѣднюю точку зрѣнія, нельзя не придти къ заключенію, что мирная блокада какъ по своимъ послѣдствіямъ, такъ и по существу во многомъ отличается отъ такъ называемой военной блокады.

Противъ мирной блокады съ особенною энергіею возстаетъ писатель Hautefeuille [1]. Такъ какъ, по его мнѣнію, блокада можетъ только послѣдовать послѣ захвата извѣстной части непріятельской территоріи, то онъ находитъ, что подобная мѣра вообще можетъ имѣть мѣсто только въ военное время. Общее возраженіе противъ этого взгляда, состоящее въ томъ, что блокирующіе крейсеры часто находятся даже внѣ территоріальныхъ водъ непріятельскаго государства, т. е. плаваютъ въ мѣстахъ, не подлежащихъ оккупаціи, этотъ писатель старается объяснить такими аргументами, изъ которыхъ легко можно вывести совершенно противоположное заключеніе.

Впрочемъ, мнѣніе Hautefeuille'а раздѣляется также и многими другими публицистами [2]. Чтоже касается тѣхъ публицистовъ, по

---

[1] См. его сочиненіе: Droits des nations neutres III, p. 176.

[2] Въ особенности Гесснеромъ, см. стр. 236—241; тотъ же взглядъ выраженъ имъ въ недавной статьѣ въ № 307 газеты Augsburger Allgemeinen Zeitung за 1880 годъ; далѣе Wurm въ Staatslexikon, Band XII, Seite 132; Neumann, § 38; Oppenheim, Seite 225; послѣдній, находя блокаду крайнимъ средствомъ веденія войны, говоритъ: Als das Cabinet von Waschington beim Ausbruch des letzten grossen nord-amerikanichen Bürgerkrieges den Fehler beging, die Häfen der Südstaaten in Blockadezustand zu erklären, statt sie einfach kraft Souveränetätsrechts zu schliessen, da folgerten die europäischen Seemächte mit berechtigter Benutzung dieses Irrthums, dass sie die rebellischen Südstaaten als kriegführende Partei anerkennen dürften». (Когда во время послѣдней сѣверо-американской войны Вашингтонскій кабинетъ сдѣлалъ громадную ошибку, объявивъ берега южныхъ штатовъ въ блокадѣ, вмѣсто того, чтобы въ силу своей верховной власти просто закрыть къ нимъ доступъ, то морскія государства Европы, пользуясь этою ошибкою, имѣли полное право признать южные штаты воюющимъ государствомъ). Болѣе подробныя свѣдѣнія см. часть вторая, глава IV. Противъ допущенія мирной блокады возстаютъ также: Pistoye et Duverdy, I, стр. 376—378, H. B. Deane, стр. 48 и Assensio, стр. 43. Блюнчли также не допускаетъ обязательности такой блокады для нейтральныхъ судовъ, см. § 507, [гдѣ говорится, что «нейтральныя государства не признаютъ призоваго права, если морская блокада не есть въ тоже время и военная, и имѣютъ право требовать свободнаго входа и выхода нейтральныхъ кораблей въ гавани блокируемаго государства». Въ примѣчаніи къ этому параграфу Блюнчли разъясняетъ это требованіе слѣдующими словами: «Мир-

мнѣнію которыхъ мирная блокада можетъ быть допущена, то прежде всего необходимо упомянуть о Гефтерѣ (¹). Онъ находитъ ее вполнѣ законной и обязательной для третьихъ государствъ. Гуманность, говоритъ въ заключеніе авторъ, можетъ только относиться благосклонно къ этому новому международному учрежденію, дѣлающему излишней настоящую войну [см. его сочинніе: Европейское международное право, переводъ Бар. Таубе, стр. 213, прим. 2].

По нашему мнѣнію, слѣдуетъ признать справедливость существованія мирной блокады. Это въ особенности касается тѣхъ случаевъ, когда къ такой блокадѣ прибѣгаютъ, какъ къ репрессивной мѣрѣ. Даже весьма чувствительныя репрессаліи, касающіяся интересовъ третьихъ (нейтральныхъ державъ) окажутъ по своимъ послѣдствіямъ всегда меньше зла, чѣмъ всѣ ужасы правильной войны,—этого крайняго средства народной самозащиты. Допущеніе же репрессалій, какъ средства такой самозащиты, стоитъ внѣ всякаго сомнѣнія. Мы знаемъ, что война сама по себѣ не есть единственный актъ насилія. Весьма чувствительныя вмѣшательства въ дѣла иностраннаго государства должны быть также въ нѣкоторыхъ случаяхъ оправдываемы. Уже одно то обстоятельство, что мирная блокада есть продуктъ новѣйшаго времени, заставляетъ законодателя задуматься и, во всякомъ слу-

ная блокада въ случаѣ ея общаго примѣненія, причиняетъ ущербъ и торговлѣ нейтральныхъ съ блокируемымъ побережьемъ, а для этого нѣтъ никакихъ юридическихъ основаній. Поэтому нейтральныя государства имѣютъ полное право и основаніе ограничить такую мирную блокаду самыми тѣсными предѣлами. Если она должна быть только принудительнымъ средствомъ для портовъ государства, совершившаго правонарушеніе, то она не должна стѣснять вмѣстѣ съ послѣднимъ и нейтральныя государства; только война, какъ состояніе крайней необходимости, оправдываетъ строгія начала, принятыя международнымъ правомъ относительно призоваго права блокады въ военное время, но никакъ не мирное состояніе. Такъ, въ 1838 г. нѣмецкіе ганзейскіе города протестовали противъ французской мирной блокады въ Мексикѣ, а въ 1848 г. Французскій государственный совѣтъ высказался противъ конфискаціи нейтральныхъ кораблей во время мирной блокады].

(¹) § 112. Geffken также находитъ, что допуская вообще репрессаліи, нельзя сомнѣваться въ основаніи блокады въ мирное время (wenn man überhaupt Repressalien zulasse, könne doch die Zulässigkeit der Blokade ausserhalb des Krieges kaum bestritten werden).

чаѣ, не можетъ служить мотивомъ для признанія ея беззаконія. Тоже самое мы можемъ сказать и про парижскую декларацію отъ 16 Апрѣля 1856 года. Въ ней говорится только о военной блокадѣ и объ условіяхъ, при которыхъ она можетъ считаться въ военное время обязательною для всѣхъ.

Что же касается несправедливости этой блокады въ отношеніи интересовъ третьихъ (нейтральныхъ) государствъ, то и тутъ не можетъ быть рѣчи, если подобная блокада будетъ ведена согласно съ французской точки зрѣнія, т. е. въ тѣхъ случаяхъ, когда мы не будемъ конфисковать суда и фрахты третьихъ государствъ, но ограничимся только наложеніемъ на нихъ временнаго секвестра.

[И такъ окончивъ переводъ этой первой части сочиненія Перельса и сдѣлавъ въ надлежащихъ мѣстахъ казавшіяся намъ необходимыми дополненія и примѣчанія, считаемъ теперь наиболѣе умѣстнымъ еще разъ вернуться къ разбору средствъ для разрѣшенія международныхъ споровъ мирнымъ путемъ и отъ души пожелать, чтобы человѣчество чаще прибѣгало къ этимъ средствамъ. Дай Богъ, чтобы еще на долгое время европейскіе народы,—по крайней мѣрѣ,—были освобождены отъ необходимой обязанности убивать своихъ братьевъ и такимъ образомъ увеличивать на свѣтѣ горе, печаль, раззореніе и нищенство! Дай Богъ, чтобы благодѣтельныя дѣйствія цивилизаціи проложили себѣ повсюду скорѣе свѣтъ, справедливость и гуманность и создали бы наконецъ всемірный трибуналъ,—предъ которымъ бы разбирались всѣ недоразумѣнія и притязанія человѣчества! Но до этого идеала еще далеко. Еще много пройдетъ столѣтій, еще много благородныхъ жизней будетъ уничтожено металломъ и пироксилиномъ,—пока человѣчество, можетъ быть, проснется и возстановитъ другой, болѣе современный, болѣе справедливый и болѣе божественный порядокъ разрѣшенія международныхъ споровъ!

Однако изучая исторію всемірной цивилизаціи, нельзя не придти къ тому выводу, что человѣчество, хотя медленными путями, все таки приближается къ этому идеалу. Доказательствомъ этого нашего взгляда могутъ служить безчисленные конгрессы и разбирательства недоразумѣній третейскими судьями. Жаль только, что рѣшенія какъ тѣхъ, такъ и другихъ рѣдко уважаются; кромѣ

того частыя злоупотребленія ими заставляютъ народы относиться къ нимъ съ недовѣріемъ, такъ какъ современная дипломатія къ этимъ средствамъ часто прибѣгаетъ только для того, чтобы, или еще больше запутать извѣстное недоразумѣніе, или же выиграть время для приготовленія къ ожесточенной войнѣ; вслѣдствіе этого международные споры въ настоящее время вообще не имѣютъ иной гарантіи, кромѣ силы праваго дѣла и фактическаго могущества спорящихъ сторонъ ([1]). Они не имѣютъ другаго суда, кромѣ совѣсти и общественнаго мнѣнія. Поэтому стороны должны сами согласиться между собой о наилучшемъ способѣ къ устраненію ихъ разногласій, и если они не успѣютъ въ этомъ, то каждая можетъ обратиться къ средствамъ, наиболѣе дѣйствительнымъ, по ея мнѣнію, чтобы поддержать или удовлетворить свои требованія. Послѣднее или крайнее средство, способное охранить непризнаваемыя или нарушаемыя права—это употребленіе силы, съ цѣлью или простой обороны, т. е. отраженія наступленія, или, напротивъ, нападенія, чтобы получить удовлетвореніе, въ которомъ отказано ([2]). Въ первомъ случаѣ государство ограничивается отраженіемъ нападенія и обезпеченіемъ себя отъ повторенія его; во второмъ—оно не оставляетъ оружія до тѣхъ поръ, пока не получитъ полнаго удовлетворенія. Для достиженія этихъ цѣлей дозволительно даже истребленіе противника, но это—крайность, которую никогда нельзя принимать за прямую цѣль правомѣрной самопомощи. Самопомощь должна опираться на законные поводы и, если нѣтъ необходимости, она не можетъ выходить за предѣлы своей цѣли. Въ противномъ случаѣ, нападеніе и оборона перестанутъ быть справедливыми и законными, въ особенности если вмѣсто того, чтобы заявить о своемъ неудовольствіи и доказать его основанія, государства прямо и безъ очевидной опасности прибѣгнутъ къ силѣ. Ибо оправданіемъ ея можетъ служить только крайняя необходимость.

([1]) Все нижеслѣдующее до конца первой части заимствовано изъ сочиненія Гефтера, переводъ Барона Таубе, съ нѣкоторыми дополненіями изъ соч. Блюнчли

([2]) См. статьи Вурма (Wurm) въ Staats-lexicon, т. XII, стр. 111 и слѣд. и въ Deutsche Vierteljahrsschrift за 1858 г.

*

Мирныя средства.

Существуютъ такія столкновенія, которыя на столько ничтожны сами по себѣ, что даже при нынѣшнемъ младенческомъ состояніи вопроса рѣшенія извѣстныхъ столкновеній мирнымъ путемъ неразрѣшимы войною. Сюда относятся напримѣръ всѣ споры о денежномъ вознагражденіи, о первенствѣ, по вопросамъ этикета и т. п. Предметъ спора въ этихъ случаяхъ на столько ничтоженъ въ сравненіи съ издержками и бѣдствіями войны, что ни одно благоразумное государство не рѣшится прибѣгать къ войнѣ. Для разбора такихъ столкновеній лучше всего обратиться къ мирнымъ средствамъ.

Средства, которыя могутъ быть употреблены, чтобы убѣдить противника въ его неправотѣ и склонить его къ уступчивости, и къ которымъ надо обращаться, если не существуетъ никакой непосредственной опасности, суть слѣдующія:

во первыхъ, дипломатическіе переговоры съ противной стороной или съ третьей державой, которая можетъ повліять на мирный исходъ дѣла. Съ этой цѣлью ей сообщаются документы и основанія, которые могутъ уяснить разногласіе;

во вторыхъ, прямое воззваніе къ общественному мнѣнію, на судъ котораго представляются документы и оправдательные акты, касающіеся спора, если переговоры не привели ни къ какому удовлетворительному результату и были прерваны,

въ третьихъ, предварительное дружественное международное посредничество, совершаемое, по смыслу 8 ст. Парижскаго договора 30 марта 1856 г., или въ видѣ добрыхъ услугъ (bons offices) [1], или въ формѣ принятаго спорящими сторонами посредничества третьей державы (médiation).

Послѣднее средство есть наиболѣе дѣйствительное, ибо вмѣшательство державы посредницы само собой (de plein droit) пріостанавливаетъ враждебныя дѣйствія до тѣхъ поръ, пока не прекратится ея посредничество. Напротивъ, добрыя услуги имѣютъ чисто лишь нравственное значеніе.

---

[1] Ср. протоколъ уполномоченныхъ, собравшихся въ Парижѣ 14 апр. 1856 г.

Если правамъ стороны не угрожаетъ никакая серьезная опасность, то для нея совершенно достаточно заявить протестъ, или просто оговорить свои права, чтобы обезпечить свои дѣйствія или хранимое ею молчанія отъ всякаго ложнаго толкованія, лишь бы этотъ протестъ не противорѣчилъ дѣйствительному положенію вещей, или собственнымъ ея актамъ (protestatio facto contraria).

Особенныя средства соглашенія по нѣкоторымъ спорнымъ вопросамъ.

Если извѣстныя отношенія, устанавленныя общимъ образомъ, нуждаются въ болѣе точномъ опредѣленіи; если, напр., дѣло идетъ о размежеваніи земель, оставшихся нераздѣленными, и стороны не могутъ придти къ соглашенію по этому вопросу, тогда надо прибѣгнуть къ безпристрастному рѣшенію спора путемъ жребія или третейскаго суда. Жребій вполнѣ примѣнимъ въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда дѣло касается раздѣла спорной вещи между нѣсколькими заинтересованными сторонами, при чемъ каждая получаетъ свою долю; или когда неопредѣленное и спорное положеніе вещей надо замѣнить опредѣленнымъ порядкомъ, окончательнымъ или временнымъ. Къ этому средству часто обращались для рѣшенія споровъ, которые возникали изъ раздѣла оставшагося послѣ государя наслѣдства, или по вопросамъ о предсѣданіи ([1]). Здѣсь все, конечно, зависитъ отъ соглашеній сторонъ. Иногда дѣлались также вызовы на поединокъ, который, въ сущности, есть тотъ же жребій; но эти вызовы рѣдко принимались, и этимъ путемъ не всегда удавалось покончить споръ ([2]). Съ точки зрѣнія права, поединокъ долженъ быть безусловно отвергнутъ, потому что онъ можетъ оказаться благопріятнымъ для виновной стороны. Наиболѣе справедливымъ средствомъ всегда останется третейское разбирательство, хотя и оно не всегда приводило къ прекращенію международныхъ споровъ.

([1]) См. C. v. Moser, въ Schott, Jurist. Wochenblatt. Jahrg. III, стр. 615 и слѣд.

([2]) См. примѣры изъ древней исторіи у Pet. Müller, De duellis priucipum. Jenae. 1702; Ward, Enquiry. стр. 216 и слѣд. Можно также указать на вызовъ, сдѣланный въ 1611 г. шведскимъ королемъ Карломъ, королю датскому Христіану IV и королемъ Густавомъ IV императору Наполеону I. О поединкѣ, предложенномъ Франсуа I Карлу V въ 1528 г., см. Vehse, Geschichte des österreichischen Hofes 1852, I, S. 168 folg.

Третейское разбирательство (компромисъ) ([1]).

Споры между двумя государствами могутъ быть передаваемы на разрѣшеніе третьей державы, по компромису между заинтересованными сторонами, заключенному согласно общимъ правиламъ международныхъ договоровъ. Предметомъ третейскаго разбирательства является или приведеніе въ исполненіе мѣры, заранѣе условленной между сторонами (arbitratio), напр., исправленіе границъ или раздѣлъ въ извѣстной пропорціональности ([2]), или цѣль его состоитъ въ рѣшеніи дѣла по существу, согласно началамъ права и справедливости (arbitrium).—Актъ компромиса опредѣляетъ способъ производства дѣла, но не заключаетъ въ себѣ необходимо условія о наказаніи въ случаѣ неисполненія приговора.

Въ третейскіе судьи избираются или частныя лица, что бывало особенно часто въ прежнее время,—или государи ([3]). Первыя, по общему правилу, не могутъ исполнять своихъ обязанностей чрезъ довѣренныхъ лицъ; напротивъ, послѣдніе обыкновенно поручаютъ изслѣдованіе дѣла особо назначаемымъ судьямъ или своимъ тайнымъ совѣтамъ и объявляютъ прямо отъ своего имени только окончательное рѣшеніе ([4]).

([1]) См. вообще Abr. Gerh. Sam. Haldimund, De modo componendi controversias inter aequales et potissimum de arbitris compromissariis. Lugd. Bat. 1738. Welcker, Staats-Lexicon. t. XI, S. 778.

См. г. Стоянова очерки историческаго и догматическаго международнаго права, стр. 562—582. Примѣры посредничества на стр. 563—564 (примѣч 1). Авторъ приводитъ мнѣнія о международномъ судѣ Лавелэ (Em. de Laveleye, Des causes actuelles de guerre en Europe et de l'arbitrage, 1873), Сибома (Seebohm, On international reform, 1871), Леруа-Болье, (Les guerres contemporaines, 1869) и подробно излагаетъ проектъ устройства постояннаго международнаго третейскаго суда Гольшмидта (Goldschmidt, Projet de règlement pour tribunaux arbitraux internationaux; помѣщенный въ Revue de droit internat. 1874. No. III).—Литература вопроса приведена въ указателѣ гр. Комаровскаго, Алабамскій вопросъ и о третейскомъ судѣ; стр. 41 и слѣд.

([2]) Это различіе между вышеупомянутымъ случаемъ и третейскимъ судомъ (арбитражемъ), въ собственномъ смыслѣ заимствовано изъ гражданскаго судопроизводства. Мы считаемъ его основаннымъ на природѣ вещей. См. v. Neumann, Jus principum privat. T. VIII, § 1 и слѣд.

([3]) Hellfeld y Struv., Jurisprud. heroica. cap. I, § 21 seq. 77; v. Neumann, loc. cit., гл. 12 и 13.

([4]) v. Neumann, loc. cit., t. VIII, § 18.

Конечно не легко найти судей, пригодныхъ для рѣшенія такихъ дѣлъ. Если поручить дѣло одной изъ великихъ нейтральныхъ державъ, то нельзя ручаться, что при постановленіи рѣшенія она не будетъ руководствоваться отчасти и своими собственными политическими интересами и пристрастіями. Также нельзя ручаться и за то, что избранный государь, даже если онъ не заинтересованъ въ дѣлѣ, выберетъ себѣ въ совѣтники людей пригодныхъ для рѣшенія такихъ споровъ. Лучше всего было бы, если бы юридическіе факультеты различныхъ народовъ по соглашенію съ министромъ юстиціи составляли списокъ международныхъ присяжныхъ изъ знатоковъ международнаго права и въ случаѣ надобности по этому списку можно бы было выбирать судей, подъ предсѣдательствомъ нейтральнаго государя или президента, постановляли бы обязательныя для обоихъ сторонъ рѣшенія. Вообще можно сказать что, хотя до настоящаго времени народы идутъ по пути мирнаго разрѣшенія международныхъ столкновеній ощупью, однако состоявшіяся въ 1871году третейскія разбирательства споровъ Соед. Шт. съ Великобританіей и Мексикой не смотря на ихъ сомнительные [1] результаты указываютъ на успѣхъ въ международной практикѣ.

Если въ третейскіе судьи избрано нѣсколько лицъ, безъ предварительнаго опредѣленія обязанностей каждаго, то, по предполагаемой волѣ сторонъ, они не могутъ дѣйствовать отдѣльно другъ отъ друга [2]. Въ случаѣ разногласія между ними, какъ и въ обыкновенномъ процессѣ, имѣетъ перевѣсъ мнѣніе большинства. При раздѣленіи голосовъ и абсолютномъ разногласіи мнѣній, стороны, чтобы избѣжать затрудненія, должны принять мѣры къ дальнѣйшему рѣшенію дѣла; иначе компромиссъ останется безъ послѣдствій. Римское право предоставляло, правда, выборнымъ третейскимъ судьямъ избраніе въ этомъ случаѣ третьяго, главнаго посредника [3]; но такое опредѣленіе чисто положительнаго граж-

---

[1] Въ приложеніи XIX мы помѣщаемъ рѣшеніе женевскаго третейскаго суда, по знаменитому дѣлу Alabama.

[2] См. L. 17 in fine. L. 18 D. de receptis. Противоположное постановленіе каноническаго права, содержащееся въ гл. 2 de arbitrio, п. VI, не можетъ быть допущено въ международномъ правѣ.

[3] L. 17. § 5. 6. D. de receptis. Contra Code de proc. français art. 1012, 1017.

данскаго права не получило общаго признанія ни въ современныхъ законодательствахъ, ни въ международной практикѣ.

Если способъ производства не былъ опредѣленъ заранѣе, третейскіе судьи имѣютъ право назначить срокъ, въ теченіи котораго стороны обязаны представить свои доказательства и возраженія. По представленіи ихъ, судъ можетъ приступить къ окончательному рѣшенію (1).

Третейскій судъ не располагаетъ никакими средствами для приведенія своего приговора въ исполненіе.

Обязанности третейскаго судьи прекращаются вслѣдствіе новыхъ соглашеній между спорящими сторонами, вслѣдствіе истеченія условленнаго срока, смерти судьи или утраты имъ способности отправлять свою должность, наконецъ, вслѣдствіе самаго приговора, который для сторонъ имѣетъ силу законнаго соглашенія. Въ этомъ отношеніи опредѣленія римскаго права о силѣ третейскихъ рѣшеній, имѣющія слишкомъ узкій смыслъ, уступили мѣсто болѣе широкимъ началамъ современнаго права. Это надо сказать вь особенности о томъ несогласномъ съ справедливостью постановленіи римскаго права, на основаніи котораго, если въ компромисѣ было опредѣлено взысканіе, виновная сторона освобождалась отъ послѣдствій приговора, если уплачивала обѣщанную сумму (2).

Третейское рѣшеніе можетъ быть оспариваемо въ слѣдующихъ случаяхъ:

1) если оно постановлено безъ законнаго компромиса или внѣ условій его;

2) если оно постановлено безусловно неправоспособными лицами;

3) если судья или одна сторона дѣйствовали недобросовѣстно;

4) если стороны или одна изъ нихъ не были выслушаны;

5) если третейскій судъ постановилъ рѣшеніе по вопросамъ, которые ему не поручались;

6) если рѣшеніе безусловно противорѣчитъ началамъ права и, слѣдовательно, не можетъ быть предметомъ договора (§ 83).

---

(1) L. 27. prim. l 49. § 1. D. de receptis.

(2) См. Grotius III, гл. 20. 46.

Напротивъ, простыя ошибки, которыя могутъ встрѣтиться въ содержаніи рѣшенія, не дѣлаютъ его недѣйствительнымъ, если онѣ не были результатомъ пристрастія (1). Но ошибка въ разсчетѣ и доказанная ошибка въ фактѣ, при «arbitratio», даютъ право требовать исправленія рѣшенія (2).

Въ исторіи, третейское разбирательство встрѣчается въ самыхъ разнообразныхъ формахъ. У Грековъ мы находимъ его въ формѣ обращенія къ правосудію третьяго или союзнаго государства (πόλις ἔκκλητος) (3). У римлянъ древнѣйшаго времени оно называлось «reciperatio» (4). Въ государствахъ союзныхъ и союзахъ государствъ федеральные суды получили характеръ до извѣстной степени постоянныхъ и въ нѣкоторомъ родѣ государственныхъ учрежденій, каковыми уже были въ союзахъ греческихъ городовъ (5), напр. въ ахейскомъ союзѣ, амфиктіоновы собранія, хотя значеніе ихъ, безъ сомнѣнія, преувеличено. Въ новѣйшее время такимъ учрежденіемъ былъ аустрегальный судъ (6), на обязанности котораго лежало разрѣшеніе споровъ, возникавшихъ между членами Германскаго союза 1815 г., и который, на основаніи союзнаго постановленія 30 октября 1834 г. (ст. 12), могъ быть замѣняемъ третейскимъ судомъ (7). Онъ пересталъ суще-

---

(1) См. Grotius, loc. cit; Vattel II, chap. 18. § 329; Wildman I, p. 186.

(2) То, что l. 76. 78. 79. D. pro sacio и l. 9. D. qui satisd coguntur называли «reductio ad doni viri arbitrium».

(3) См. Heffter, Athen. Gerichtsverf, S. 340.

(4) Gallus Aelius у Феста говоритъ: «Reciperatio est, cum inter populum et reges, nationesque ac civitates pereglinas lex convenit, quomodo per reciperatorem reddantur res reciperenturque, resque privatas inter se persequantur». См. Carl Sell, Die Recuperatio der Römer. Braunschw. 1837.

(5) Побилій, II, 37. 10. Tittmann, Griechische Staatsverfassung S. 687

(6) v. Leonhardi, Das Austrägalverfahren des deutschen Bundes. Frkf. 1838; Jordan y Weiske, Rechts-Lexicon I, S. 474; Zachariae, Deutsches Staatsrecht II, S. 719; Zöpfl, Allgemeines und deutsches Staatsrecht I, S. 359.

(7) Такъ называемая «аустрегальная инстанція» была создана Союзнымъ Актомъ 10-го іюня 1815 г., установившимъ общія начала устройства бывшаго Германскаго Союза. Ст. XI этого Акта обязывала членовъ Союза обращаться во всѣхъ своихъ спорахъ къ Сейму, на обязанности котораго лежало изысканіе средствъ къ примиренію противниковъ. Въ случаѣ неудачи, Сеймъ передавалъ дѣло на судебное разрѣшеніе аустрегальной инстанціи. Именно—обжалованная сторона, въ теченіи извѣстнаго срока, должна была указать на три безпристрастныя державы союза, изъ которыхъ жалобщикъ избиралъ одну.

ствовать въ 1866 г. Союзныя правительства новой Германской имперіи разрѣшаютъ свои споры въ Союзномъ Совѣтѣ ([1])].

Высшее судилище этого государства и признавалось аустрегальной инстанціей (отъ нѣмецкаго слова «austragen»—покончить, привести къ концу). Опа разсматривала дѣло и произносила приговоръ именемъ Союза. См. 18—24 ст. Вѣнскаго законодательнаго акта (15-го мая 1820 г.). Подробности въ соч. А. Д. Градовскаго, Германская Конституція, I, 47 и слѣд.

([1]) На основаніи Имперской конституціи 1871 г. (бывшей конституціи Сѣверо-германскаго Союза 1867 г. ст. 76.—Въ какомъ порядкѣ должны разрѣшаться споры между членами Имперіи, конституція не опредѣляетъ. См. г. Градовскаго, назв. соч., II, стр. 57.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

I.

Временная инструкція отъ 20 Августа 1877 года командирамъ военныхъ судовъ германскаго флота касательно уничтоженія морскаго разбоя въ китайскихъ водахъ.

I. Правила, предписывающія образъ дѣйствія въ тѣхъ случаяхъ, когда военное судно Германскаго флота выходитъ въ море съ цѣлью преслѣдовать сдѣлавшійся ему извѣстнымъ морской разбой или приготовленіе къ послѣднему, равно какъ опредѣлить лица, ограбившія потерпѣвшій крушеніе корабль.—II. Правила дѣйствія въ тѣхъ случаяхъ, когда германское военное судно наталкивается случайно на своемъ пути на морской разбой, или бываетъ свидѣтелемъ приготовленія къ послѣднему, равно какъ тогда, когда военное судно Германскаго флота будетъ призвано на помощь потерпѣвшимъ крушеніе и ограбленнымъ торговымъ судномъ, т. е. когда нельзя будетъ пользоваться услугами мандарина и переводчика.—III. О преслѣдованіи пиратовъ въ китайскихъ водахъ и на китайской территоріи.—IV. Объ обыскѣ судовъ, подозрѣваемыхъ въ занятіи пиратствомъ.—V. Что слѣдуетъ дѣлать съ пойманными пиратами и ихъ судами.—VI. О содѣйствіи императорскихъ консуловъ при разслѣдованіи уликъ извѣстнаго преступленія.

I.

Каждое военное судно Германскаго флота, отправляющееся съ цѣлью преслѣдованія извѣстнаго морскаго разбойничьяго преступленія должно, при содѣйствіи мѣстнаго консула, обратиться къ одному изъ мандариновъ, подъ непосредственнымъ авторитетомъ котораго совершаются всѣ дѣйствія, ведущія къ разслѣдованію преступленія и отдачѣ виновныхъ подъ компетентный китайскій судъ. Консулъ, съ своей стороны, долженъ поставить переводчика.

Необходимо принять къ свѣдѣнію, что въ этомъ случаѣ всѣ улики должны быть такъ сгруппированы, чтобы, на основаніи,

ихъ представитель Германской имперіи могъ дѣлать отвѣтственнымъ китайскіе суды.

Вслѣдствіе сего необходимо точно опредѣлить:

1) Ограбленное судно.

2) Мѣсто и время его ограбленія.

3) Грузъ ограбленнаго судна.

4) Мѣсто, гдѣ находится грузъ.

5) Ограбившее судно и его команда. Если судовъ было нѣсколько, то необходимо знать всѣ ихъ названія.

6) Всѣ прочія данныя, требующіяся для отдѣльнаго случая.

II.

Когда въ открытомъ морѣ командиръ военнаго судна Германскаго флота призывается на помощь ограбленнымъ судномъ, равно какъ въ тѣхъ случаяхъ,когда командиръ бываетъ свидѣтелемъ морскаго разбоя или приготовленія къ послѣднему, то онъ имѣетъ право захватить пиратское судно и отправить его въ ближайшій китайскій портъ, въ которомъ находится аккредитованный консулъ Германской имперіи, которому передаетъ затѣмъ протоколъ о случившемся и вообще оказываетъ всякое содѣйствіе для дальнѣйшаго законнаго преслѣдованія виновныхъ лицъ.

Тою же властью уполномоченъ командиръ военнаго судна Германскаго флота и въ китайскихъ территоріальныхъ водахъ въ тѣхъ случаяхъ, когда на мѣстѣ не окажется китайскаго военнаго судна. Въ послѣднемъ случаѣ командиръ военнаго судна Германскаго флота имѣетъ право требовать отъ китайскаго военнаго судна преслѣдованія и захвата пирата и долженъ настолько ознакомиться съ обстоятельствами дѣла и принятыми китайскимъ судномъ мѣрами, чтобы онъ могъ дать ближайшему германскому консулу возможность контролировать дѣйствія китайскихъ судебныхъ учрежденій.

Вышеупомянутый протоколъ долженъ въ себѣ заключать:

1) Вѣрное описаніе извѣстнаго случая.

2) Данныя объ ограбленномъ суднѣ, равно какъ о суднѣ, рому гр озила опасность быть ограбленнымъ.

3) Если разбойники уже покинули ограбленное судно и при приближеніи военныхъ судовъ уже скрылись изъ виду или вошли въ китайскую территорію, то необходимо перечислить самымъ подробнымъ образомъ всѣ данныя о разбойничьихъ судахъ, какъ напр. число ихъ команды, направленіе отъ котораго они показались и по какому они скрылись; описаніе вещей, оставшихся послѣ пиратовъ и могущихъ послужить къ разъясненію обстоятельствъ дѣла; наконецъ слѣдуетъ упомянуть: какіе предметы груза взяты пиратами и образъ ихъ нагрузки и упаковки.

4) Всѣ прочія данныя, могущія послужить къ разъясненію обстоятельствъ дѣла.

Когда командиръ военнаго судна Германскаго флота найдетъ на своемъ пути возможность помочь потерпѣвшему крушеніе и ограбленному судну, не имѣя при себѣ мандарина и переводчика, то онъ остается отвѣтственнымъ лицомъ за безопасность спасеннаго судна и его команды до передачи всѣхъ обстоятельствъ дѣла германскому консульству.

Арестованіе морскихъ и береговыхъ разбойниковъ возлагается въ этомъ случаѣ на обязанность ближайшаго китайскаго начальства.

Для дальнѣйшаго же руководства служитъ все перечисленное въ пунктѣ I.

III.

Для уничтоженія морскаго разбоя въ послѣднее время китайское правительство организовало около берега цѣлую флотилію вооруженныхъ паровыхъ судовъ; отсюда видно, что въ настоящее время Китай имѣетъ всѣ средства для преслѣдованія морскихъ разбойниковъ, какъ въ территоріальныхъ водахъ, такъ равно и въ своихъ владѣніяхъ.

Всѣ акты морскаго разбоя, имѣющаго театромъ своихъ дѣйствій китайскія территоріальныя воды, должны преслѣдоваться Китайскимъ правительствомъ. Въ этихъ случаяхъ военныя суда Германскаго флота должны только тогда помогать китайскимъ судамъ, когда этого потребуютъ германскіе интересы и содѣйствія ихъ будутъ письменно просить китайскія власти.

Для болѣе же успѣшнаго преслѣдованія морскаго разбоя командиры военныхъ судовъ имѣютъ во всякомъ случаѣ право письменно просить китайскія власти о принятіи энергическихъ мѣръ. Когда же въ этомъ мѣстѣ находится аккредитованный консулъ (1) (Berufsconsul), то эта обязанность возлагается на него.

Преслѣдованіе убѣгающаго пирата со стороны открытаго моря до внутреннихъ китайскихъ водъ (Binnengewässer), равно какъ до самаго китайскаго берега, допускается только въ сопровожденіи мандарина, если послѣдній объ этомъ письменно просилъ командировъ военныхъ судовъ Германскаго флота.

Если пирата не удастся поймать до достиженія имъ китайской территоріи (chinesiches Gebiet), то его преслѣдованіе возлагается на обязанность ближайшаго китайскаго военнаго судна или на ближайшихъ китайскихъ властей.

IV.

Когда германское военное судно встрѣчаетъ судно, подозрѣваемое въ занятіи морскимъ разбоемъ, то ему предоставляется подъ личною отвѣтственностію право обыска упомянутаго подозрительнаго судна. При чемъ во время обыска должны соблюдаться всѣ тѣ мѣры предосторожности, какія соблюдаются при обыскѣ подозрительныхъ судовъ другихъ государствъ. Командиру военнаго судна предоставляется въ этомъ случаѣ право: конфискаціи всего подозрительнаго, найденнаго на суднѣ или же выбрасыванія этихъ вещей за бортъ, равно какъ переводъ шхипера и другихъ лицъ съ пиратскаго судна на военное. Въ дальнѣйшемъ необходимо руководствоваться правилами пункта II. Въ нѣкоторыхъ же случаяхъ командиръ можетъ довольствоваться составленіемъ протокола о происшедшемъ и найденномъ на подозрительномъ суднѣ, съ передачею затѣмъ этого протокола германскому консулу.

V.

Юрисдикція надъ пиратами, захваченными командирами военныхъ судовъ Германскаво флота остается всегда за китайскими

---

(1) Т. е. вѣрнѣе правительственный консулъ.

властями. Вслѣдствіе сего пираты для надлежащаго суда всегда передаются китайскимъ властямъ при посредствѣ Императорскаго консула. При чемъ необходимо заранѣе требовать отъ китайскихъ властей, чтобы онѣ не подвергали пиратовъ четвертованію или вообще не прибѣгали къ наказаніямъ, противорѣчащимъ правиламъ и обычаямъ цивилизаціи.

Германскіе подданные, схваченные вмѣстѣ съ китайскими пиратами, не выдаются китайскимъ властямъ, но для суда ихъ отправляютъ въ Германію. Когда германскія и англійскія военныя суда совмѣстно схватили въ открытомъ морѣ пиратовъ, то судъ надъ ними происходитъ на ближайшемъ англійскомъ вице-адмиральскомъ суднѣ.

Если же въ исключительныхъ случаяхъ германскія и англійскія военныя суда захватили пиратовъ въ территоріальныхъ водахъ Китая, то они передаются ближайшимъ китайскимъ судебнымъ учрежденіямъ (chinesischen Behörden).

VI.

Захватъ пирата возлагается на обязанности командира военнаго судна; контроль же надъ правильнымъ производствомъ дѣлъ въ китайскихъ судебныхъ учрежденіяхъ лежитъ на обязанности германскаго консула.

Командиры военныхъ судовъ обязаны исполнять всѣ требованія консуловъ, клонящіяся къ уничтоженію морскаго разбоя.

II.

Трактатъ Россіи съ Австріею, Франціею, Великобританіею и Пруссіею объ уничтоженіи торга неграми, заключенный 8 (20) декабря 1841 года. Лондонъ.

I. Воспрещеніе торга неграми.—II. Пути къ достиженію этого. Условіе касательно права обыска судовъ, подозрѣваемыхъ въ торговлѣ неграми. Въ какихъ мѣстахъ земнаго шара не дѣйствуетъ взаимное право обыска.—III. Вооруженіе крейсеровъ для преслѣдованія торговли неграми.—IV. Выдача Правительствами полномочій дозволяющихъ обыскъ и условные сигналы на крейсерахъ.—V. Строгое соблюденіе особыхъ инструкцій при обыскѣ и задержаніи судовъ. Измѣненія въ инструкціяхъ. Взаимное вспоможеніе крейсеровъ, договаривающихся Державъ при преслѣдованіи торга неграми.—VI. Задержаніе судовъ, занимающихся торговлею неграми и дальнѣйшія распоряженія съ ними.—VII. Какъ поступать съ подозрѣваемыхъ въ торгѣ неграми судномъ, если оно находится подъ конвоемъ или сопутно съ военнымъ судномъ какой либо изъ договаривающихся сторонъ.—VIII. Дѣйствія командира задержавшаго крейсера по приведеніи взятаго судна въ портъ. Обыскъ судна и составленіе протокола.—IX. Поводы къ подозрѣнію судна въ торговлѣ неграми.—X. Судъ и приговоры подъ захваченнымъ судномъ. Срокъ, когда долженъ быть доставленъ призъ Правительству, крейсеръ котораго взялъ призъ.—XI. Случаи невознагражденія капитана или судовладѣльца, когда онъ понесетъ убытки отъ задержанія его судна.—XII. Какъ поступить съ обвиненнымъ судномъ и условія касательно покупки Правительствами договаривающихся сторонъ конфискованнаго судна для своего флота.—XIII. Отвѣтственность командира крейсера и вознагражденіе судовладѣльца въ случаѣ захваченное судно окажется невиннымъ. Какой судъ долженъ присуждать вознагражденіе за убытки или задержаніе означеннаго судна. XIV. Обжалованіе злоупотребленій и притѣсненій при обыскѣ и отвѣтственность за это командира или офицера.—XV. Обязательное взаимное сообщеніе по требованію другъ другу договаривающихся сторонъ копій съ производимыхъ слѣдствій и приговоровъ касательно судовъ, обвиненныхъ въ торговлѣ невольниками.—XVI. Срокъ освобожденія невольниковъ на захваченномъ суднѣ. XVII. Постановленіе о приглашеніи примкнуть къ означенному трактату и всѣ остальныя Европейскія Морскія Державы, которыя еще не приняли участія въ этомъ дѣлѣ. XVIII. О приложенныхъ къ трактату актахъ подъ литерами A и B.—XIX. Ратификація трактата.—*Приложеніе подъ литерою A.* Формы полномочій и предписаній для руководства крейсеровъ каждой націи при производствѣ обысковъ и задержаній по силѣ сего трактата. *Приложеніе подъ литерою B.* Инструкція крейсеровъ военныхъ морскихъ силъ, употребляемыхъ по силѣ сего трактата для прекращенія торга неграми.

Статья I.

Ихъ Величества Императоръ Всероссійскій, Императоръ Австрійскій, Король Венгерскій и Богемскій и Король Прусскій, обя-

зуются воспретить всякій торгъ неграми, производимый ихъ подданными, или подъ ихъ флагами, или же посредствомъ капиталовъ, принадлежащихъ ихъ подданнымъ и объявляютъ таковой торгъ морскимъ разбойничествомъ. Ихъ Величества объявляютъ сверхъ того, что всякое судно, которое покусилось бы производить торгъ неграми, симъ самымъ покушеніемъ лишается всякаго права на покровительство ихъ флага.

Статья II.

Для достиженія вполнѣ цѣли сего трактата, высокія договаривающіяся стороны постановили съ общаго согласія, что тѣ военныя суда ихъ, которыя будутъ снабжены особенными полномочіями и предписаніями, составленными по формамъ, приложеннымъ къ сему трактату подъ лит. А, могутъ обыскивать всякое торговое судно, принадлежащее той или другой изъ высокихъ договаривающихся сторонъ, которое, вслѣдствіе основательныхъ предположеній, будетъ подозрѣваемо въ производствѣ торга неграми, или въ томъ, что оно снаряжено на сей конецъ или занималось таковымъ торгомъ во время плаванія, въ продолженіи котораго было встрѣчено вышесказанными крейсерами, а также что сіи крейсеры будутъ въ правѣ задерживать, отсылать или отводить таковыя суда для преданія оныхъ суду по установленнымъ ниже сего правиламъ.

Однако сіе право торговыхъ судовъ той или другой изъ высокихъ договаривающихся сторонъ будетъ предоставлено только однимъ военнымъ судамъ, коихъ командиры будутъ въ чинѣ капитана или лейтенанта въ Императорскомъ или Королевскомъ флотѣ; развѣ только по случаю смерти или по какой либо другой причинѣ, начальство достанется офицеру меньшаго чина. Офицеръ, командующій таковымъ военнымъ судномъ, будетъ снабженъ полномочіями сообразными формѣ, приложенной къ сему трактату подъ лит. А.

Вышереченное взаимное право обыска не будетъ имѣть дѣйствія въ Средиземномъ морѣ. Кромѣ сего пространство въ коемъ таковое право будетъ дѣйствовать, ограничивается къ сѣверу: 32 градусомъ сѣверной широты, къ западу: восточнымъ бере-

томъ Америки, начиная отъ той точки, которая подъ 32-мъ градусомъ сѣверной широты касается сего берега, до 45 градуса южной широты; къ югу: 45 градусомъ южной широты, начиная отъ той точки, гдѣ сей градусъ широты касается восточнаго берега Америки, до 80 градуса восточной долготы по Гриническому меридіану, а къ востоку: симъ же самымъ градусомъ долготы, начиная отъ точки пресѣченія онаго 45 градусомъ южной широты до береговъ восточной Индіи.

Статья III.

Каждой изъ высокихъ договаривающихся сторонъ, которая пожелаетъ вооружить крейсеровъ для прекращенія торга неграми, и пользоваться взаимнымъ правомъ обыска, предоставляется, на собственное ея усмотрѣніе, назначеніе числа военныхъ судовъ для сообразнаго съ II-ю статьею сего трактата употребленія, а также и тѣхъ пунктовъ, гдѣ оныя суда будутъ крейсеровать.

О названіяхъ судовъ, для того назначенныхъ, и объ именахъ командировъ ихъ будетъ взаимно сообщаемо другъ другу каждой изъ высокихъ договаривающихся сторонъ; и онѣ не оставятъ взаимно извѣщать другъ друга каждый разъ, когда крейсеръ назначится на какой либо пунктъ или оттуда будетъ отозванъ, для выдачи потребныхъ полномочій отъ тѣхъ правительствъ, которыя дозволяютъ обыскъ и для возвращенія оныхъ симъ же правительствамъ отъ того, которое получило ихъ, когда сіи полномочія окажутся уже не нужными къ исполненію сего трактата.

Статья IV.

Когда правительство, которое употребитъ крейсеровъ, объявляетъ другому правительству, которое должно дозволить обыскъ, о числѣ и названіи крейсеровъ, тогда будутъ немедленно составлены по формѣ приложенной къ сему трактату подъ лит. А, дозволяющія обыскъ полномочія, и оныя выдаются правительствомъ, дозволяющимъ обыскъ, тому правительству, которое употребитъ крейсера.

Ни въ какомъ случаѣ взаимное право обыска нельзя распространять на военныя суда высокихъ договаривающихся сторонъ.

Высокія договаривающіяся стороны условятся объ особенномъ сигналѣ, для исключительнаго употребленія тѣми крейсерами, которымъ довѣрено будетъ право обыска.

Статья V.

Крейсеры высокихъ договаривающихся сторонъ, уполномоченные во исполненіе сего трактата къ обыску и задержанію судовъ, должны въ точности сообразоваться съ приложенными къ сказанному трактату подъ лит. В, инструкціями во всемъ, что касается до производства обыска и задержанія судовъ, а также съ тѣми мѣрами, какія должно принимать, чтобы суда, подозрѣваемыя въ производствѣ таковаго торга, были передаваемы надлежащимъ судебнымъ мѣстамъ.

Высокія договаривающіяся стороны предоставляютъ себѣ право дѣлать съ общаго согласія такія перемѣны въ оныхъ инструкціяхъ, какія могутъ оказаться нужными по обстоятельствамъ.

Крейсеры высокихъ договаривающихся сторонъ будутъ оказывать другъ другу взаимное вспоможеніе во всѣхъ случаяхъ, гдѣ общее ихъ дѣйствіе окажется полезнымъ.

Статья VI.

Каждый разъ, когда торговое судно, плавающее подъ флагомъ одной изъ высокихъ договаривающихся сторонъ, будетъ задержано крейсеромъ другой, надлежащимъ образомъ къ сему уполномоченнымъ, по силѣ постановленій сего трактата, таковое купеческое судно, капитанъ онаго, экипажъ, грузъ и какія могутъ оказаться на ономъ невольники, будутъ отведены въ то мѣсто, которое высокія договаривающіяся стороны, каждая съ своей стороны, для того назначатъ, и тамъ будутъ переданы властямъ, учрежденнымъ на сей конецъ тѣмъ правительствомъ, въ предѣлахъ котораго находится сіе мѣсто, для поступленія съ ними въ надлежащихъ судебныхъ мѣстахъ ниже сего указаннымъ образомъ.

Когда командиръ крейсера не почтетъ за нужное принять на себя лично препровожденіе и сдачу задержаннаго судна, тогда онъ довѣритъ исполненіе сего дѣла офицеру лейтенантскаго чина въ Императорскомъ или Королевскомъ флотѣ, или по крайней мѣрѣ тому офицеру, который будетъ состоять тогда третьимъ въ начальствѣ крейсера, сдѣлавшаго задержаніе.

Статья VII.

Ежели начальствующій крейсеромъ одной изъ высокихъ договаривающихся сторонъ имѣлъ-бы причины подозрѣвать, что торговое судно, плавающее подъ конвоемъ или сопутно съ военнымъ судномъ той или другой изъ договаривающихся сторонъ, было употреблено для торга неграми или снаряжено для таковаго торга, то онъ обязанъ сообщить о своихъ подозрѣніяхъ командиру того военнаго судна, который одинъ долженъ произвести обыскъ, подозрѣваемаго торговаго судна. И если означенный командиръ найдетъ, что подозрѣніе основательно, то онъ распорядится, чтобы какъ самое судно, такъ и капитанъ, экипажъ, грузъ и невольники, которые могутъ находиться на суднѣ, были отведены въ портъ, принадлежащій націи задержаннаго судна, дабы тамъ въ надлежащихъ судебныхъ мѣстахъ было поступлено указаннымъ ниже сего образомъ.

Статья VIII.

Коль скоро задержанное и отосланное къ слѣдствію торговое судно прибудетъ въ портъ, въ который, согласно съ приложеніемъ къ сему трактату подъ лит. В, отвести его слѣдуетъ, то командиръ задержавшаго крейсера или офицеръ приведшій взятое судно, обязанъ вручить установленнымъ на то властямъ подписанную имъ копію со всѣхъ описей, декларацій и прочихъ документовъ, означенныхъ въ приложенныхъ къ сему трактату подъ лит. В инструкціяхъ; и сіи власти приступятъ тогда къ обыску задержаннаго судна и его груза, а также къ осмотру экипажа и невольниковъ, которые могутъ на ономъ оказаться, увѣдомивъ предварительно о времени сего обыска и осмотра

командира крейсера или офицера, приведшаго судно, дабы онъ могъ находиться при семъ дѣлѣ или отрядить другаго на мѣсто себя.

Всему производству таковаго дѣла долженъ быть составленъ протоколъ вдвойнѣ, который будетъ подписанъ всѣми тѣми лицами, которыя производили дѣло или при томъ находились; и одинъ изъ сихъ документовъ будетъ выданъ командиру крейсера или офицеру, приведшему по его распоряженію задержанное судно.

Статья IX.

Всякое торговое судно той или другой изъ пяти націй, обысканное и задержаное по силѣ постановленій сего трактата, будетъ подозрѣваемо (при неимѣніи доказательствъ противнаго) въ производствѣ торга неграми, или въ снаряженіи къ сему торгу, ежели въ размѣщеніи или вооруженіи сего судна или на ономъ во время плаванія, въ продолженіи котораго оно было задержано, найденъ будетъ одинъ изъ предметовъ, ниже сего означенныхъ, а именно:

1) Клетчатые люки, а не досчатые глухіе, каковые обыкновенно имѣются на торговыхъ судахъ.

2) Бо́льшее число раздѣленій въ внутреннемъ докѣ или на палубѣ, нежели сколько потребно на судахъ, употребляемыхъ для позволеннаго торга.

3) Запасныя доски, приготовленныя къ устроенію двойнаго дека, или такъ называемаго дека невольниковъ.

4) Желѣзные ошейники, болты или кандалы.

5) Большее количество воды въ боченкахъ или водохранилищахъ, нежели сколько нужно для потребностей экипажа сего торговаго судна.

6) Необыкновенное число боченковъ для воды или другіе сосуды для храненія жидкостей, если капитанъ не предъявитъ свидѣтельство таможни того порта, откуда вышелъ, удостовѣряющее, что кораблехозяева представили достаточныя доказательства въ томъ, что такое необыкновенное число боченковъ или сосудовъ предназначено единственно къ наполненію ихъ пальмовымъ масломъ, или для какого либа другаго дозволеннаго торга.

7) Бо́льшее число чашъ или мисокъ, нежели сколько нужно для употребленія на семъ торговомъ суднѣ.

8) Котелъ или другой для варки съѣстныхъ припасовъ, снарядъ необыкновенной величины и большаго размѣра или приспособленный быть увеличеннымъ болѣе, нежели потребно для экипажа сего торговаго судна; или лишній котелъ или другій кухонный снарядъ обыкновеннаго размѣра.

9) Необыкновенное количество риса, муки Бразильскаго маніока, или проса (cassade), обыкновенно называемаго «фарина», или маиса, или ржи индѣйской, или всякой иной съѣстной провизіи, превышающей вѣроятныя потребности экипажа, если это количество риса, фарина, маиса или ржи индѣйской, или всякой другой съѣстной провизіи, не будетъ показано въ корабельной накладной, какъ составляющее часть торговаго груза сего судна.

10) Бо́льшее число рогожъ или постилокъ, цѣльныхъ или въ кускахъ, нежели сколько нужно для потребностей сего торговаго судна, если сіи постилки не будутъ показаны въ корабельной накладной, какъ составляющія часть груза.

Ежели будетъ доказано, что одинъ или нѣсколько изъ вышеписанныхъ предметовъ на суднѣ, находятся или находились на ономъ во время плаванія, въ продолженіи котораго судно было задержано, то сіе обстоятельство будетъ служить первою начальною уликою (primâ facie), что судно было употреблено на торгъ неграми; вслѣдствіе чего оно будетъ осуждено и объявлено законнымъ призомъ, если капитанъ или корабле-хозяева не представятъ явныхъ и неоспоримыхъ доказательствъ, убѣждающихъ удовлетворительно судебное мѣсто, что во время задержанія или взятія, то судно было употреблено для законно-дозволеннаго плаванія, и что тѣ изъ вышепоименованныхъ предметовъ, которые на ономъ были найдены при его задержаніи, или которые погружены въ оное во время плаванія, въ продолженіи котораго судно захвачено, были необходимо нужны къ достиженію дозволенной цѣли его отправленія.

Статья x.

Къ производству дѣла о задержанномъ суднѣ, какъ выше сего сказано, о его капитанѣ, экипажѣ и грузѣ будетъ приступлено

немедленно въ надлежащихъ судебныхъ мѣстахъ того Государства, коему оное принадлежитъ; судъ и приговоры должны совершаться по учрежденному тамъ порядку и по существующимъ въ той землѣ законамъ; и если по судопроизводству окажется, что таковое судно было употреблено на торгъ неграми, или было снаряжено для сего торга, тогда сіе судно, снарядъ и товарный грузъ онаго будутъ конфискованы; съ капитаномъ-же, экипажемъ и ихъ соучастниками будетъ поступлено по законамъ, по коимъ они были судимы.

Въ случаѣ конфискаціи, выручка за продажу вышереченнаго судна будетъ доставлена, въ продолженіи шести мѣсяцевъ, считая со дня продажи, тому правительсгву, которому принадлежитъ крейсеръ, сдѣлавшій призъ, для сообразнаго съ законами той земли употребленія.

Статья XI.

Ежели хотя одинъ изъ предметовъ, исчисленныхъ въ IX статьѣ сего трактата, будетъ найденъ на торговомъ суднѣ, или ежели будетъ доказано, что таковой предметъ находился наономъ во время плаванія въ продолженіи котораго судно было захвачено, никакого то вознагражденія за убыли, убытки или расходы, произшедшіе отъ задержанія таковаго судна, ни подъ какимъ видомъ выдаваемо не будетъ ни капитану, ни корабле-хозяину, ниже какому другому лицу, участвовавшему въ снаряженіи судна или въ его грузѣ, даже и тогда, когда бы обвинительнаго приговора о томъ суднѣ вслѣдствіе задержанія онаго не состоялось.

Статья XII.

Каждый разъ, когда судно будетъ задержано согласно съ симъ трактатомъ, по причинѣ употребленія онаго на торгъ неграми, или по причинѣ снаряженія онаго для сего торга, и когда вслѣдствіе того таковое судно будетъ осуждено и конфисковано, тогда правительство того крейсера, который сдѣлалъ призъ, или правительство того судебнаго мѣста, которое осудило судно, будетъ имѣть право купить осужденное судно для употребленія въ своемъ

военномъ флотѣ, за такую цѣну, какая будетъ назначена свѣдущимъ лицомъ, избраннымъ для того помянутымъ судебнымъ мѣстомъ. Правительство крейсера, сдѣлавшаго призъ, будетъ имѣть предпочтительное право къ покупкѣ судна. Но если обвиненное судно не будетъ куплено вышеозначеннымъ образомъ, то оно будетъ совершенно разломано немедленно послѣ приговора о конфискаціи, а по разломкѣ продано по частямъ.

Статья XIII.

Когда по приговору подлежащаго судебнаго мѣста будетъ признано, что задержанное по силѣ сего трактата торговое судно не было употреблено на торгъ неграми и не было снаряжено для того торга, въ такомъ случаѣ оно будетъ возвращено кораблехозяину или корабле-хозяевамъ, законнымъ его владѣльцамъ. И ежели въ продолженіи производства дѣла будетъ доказано, что судно было обыскано и задержано незаконно или безъ достаточнаго повода къ подозрѣнію, или что обыскъ и задержаніе были сопровождаемы злоупотребленіями и притѣсненіемъ, въ такомъ случаѣ командиръ крейсера или офицеръ, обордировавшій сказанное судно, или тотъ, кому отводъ онаго былъ порученъ и подъ чьимъ начальствомъ, смотря по обстоятельствамъ, происходили таковыя злоупотребленія или притѣсненія, будетъ повиненъ сдѣлать вознагражденіе за убытки и ущербъ капитану и хозяевамъ того судна и его груза.

Таковые убытки и ущербъ могутъ быть опредѣлены приговоромъ того судебнаго мѣста, въ которомъ будетъ производиться дѣло о задержанномъ суднѣ, о экипажѣ и грузѣ онаго; и Правительство того Государства, коему принадлежитъ офицеръ, подавшій поводъ къ сему приговору, обязано заплатить сполна за таковые убытки съ процентами, въ продолженіи шести мѣсяцевъ со дня приговора, если оный состоялся въ судебномъ мѣстѣ, находящемся въ Европѣ, или же въ теченіи года, если судопроизводство было внѣ Европы.

Статья XIV.

Когда при обыскѣ и задержаніи торговаго судна, произведенныхъ по силѣ сего трактата, будутъ учинены какія-либо зло-

употребленія или притѣсненія, или когда то судно не будетъ передано судебному мѣсту своей націи, тогда капитанъ онаго обязанъ учинить подъ присягою объявку о злоупотребленіяхъ и притѣсненіяхъ, на которыя приноситъ жалобу, равнымъ образомъ о убыткахъ и ущербѣ, о коихъ будетъ показывать, и таковая объявка должна быть учинена имъ предъ подлежащими властями перваго порта его націи, въ который онъ прибудетъ, или передъ консульскимъ агентомъ его націи въ иностранномъ портѣ, если судно пристанетъ сперва въ иностранный портъ, гдѣ находится таковый агентъ.

Объявка сія должна быть провѣрена допросомъ подъ присягою старшихъ людей экипажа или пассажировъ, которые были свидѣтелями обыска и задержанія и сему допросу будетъ составленъ протоколъ и два экземпляра онаго будутъ выданы капитану, который долженъ доставить одинъ изъ нихъ своему Правительству въ подкрѣпленіе просьбы своей о вознагражденіи въ убыткахъ и ущербѣ.

Разумѣется, что ежели въ случаѣ непреодолимаго препятствія капитанъ не можетъ самъ сдѣлать свою объявку, то таковая можетъ быть сдѣлана хозяиномъ судна или всякимъ другимъ лицомъ, имѣющимъ участіе въ снаряженіи или грузѣ сего судна.

По доставленіи оффиціальной копіи съ вышесказаннаго протокола, Правительство того государства, которому принадлежитъ офицеръ, обвиняемый въ злоупотребленіяхъ или притѣсненіяхъ, велитъ немедленно приступить къ слѣдствію, и если жалоба будетъ признана основательною, тогда сіе Правительство прикажетъ заплатить капитану или корабле-хозяину или всякому другому лицу, учавствующему въ снаряженіи или въ грузѣ пострадавшаго судна, за всѣ убытки и ущербъ, сколько оныхъ причитаться будетъ.

Статья XV.

Высокія договаривающіяся стороны обязуются взаимно сообщать другъ другу по требованію, которое о томъ сдѣлано будетъ, и безъ всякихъ на то издержекъ, копіи съ производимыхъ слѣдствій и состоявшихся приговоровъ относительно обысканныхъ или задержанныхъ по силѣ постановленій сего трактата судовъ.

Статья XVI.

Высокія договаривающіяся стороны обязуются немедленно обезпечить свободу всѣхъ невольниковъ, которые будутъ найдены на судахъ, задержанныхъ и обвиненныхъ по силѣ постановленій сего трактата.

Статья XVII.

Высокія договаривающіяся стороны постановили пригласить всѣ морскія Европейскія Державы, которыя не заключили еще трактатовъ объ уничтоженіи торга неграми, приступить къ сему трактату.

Статья XVIII.

Приложенные къ сему трактату акты или документы, которые взаимно постановлено признавать за неотъемлемую часть онаго, суть слѣдующіе:

A. Формы полномочій и предписаній для руководства крейсеровъ каждой націи при производствѣ обысковъ и задержаній по силѣ сего трактата.

B. Инструкціи крейсерамъ военныхъ морскихъ силъ, употребляемыхъ по силѣ сего трактата для прекращенія торга неграми.

Статья XIX.

Предлежащій трактатъ, состоящій изъ девятнадцати статей, имѣетъ быть ратификованъ и ратификаціи онаго имѣютъ быть размѣнены въ Лондонѣ по истеченіи двухъ мѣсяцевъ отъ нижеписаннаго числа или ранѣе, ежели возможно:

Въ удостовѣреніе чего вышеозначенные полномочные сей трактатъ, написанный на англійскомъ и французскомъ языкахъ, собственноручно подписали и приложили къ оному печати гербовъ своихъ.

Заключенъ въ Лондонѣ $^{8}/_{20}$ декабря въ лѣто отъ Рождества Христова тысяча восемь сотъ сорокъ первое.

Приложеніе подъ лит. А.

Форма I.

Полномочія, въ силу коихъ крейсеръ одной изъ высокихъ договаривающихся сторонъ можетъ обыскать и задержать судно торговое, принадлежащее другой изъ высокихъ договаривающихся сторонъ или плавающее подъ флагомъ оной и подозрѣваемое въ производствѣ торга неграми, или въ томъ, что оно снаряжено для таковаго торга.

Такъ какъ трактатомъ, заключеннымъ между Россіею, Австріею, Франціею, Великобританіею и Пруссіею, подписаннымъ въ Лондонѣ 8/20 Декабря 1841 года, для совершеннаго уничтоженія торга Африканскими неграми, постановлено, что крейсеры, принадлежащіе той или другой изъ сихъ Державъ, будутъ въ правѣ обыскивать и задерживать на пространствѣ опредѣленныхъ границъ торговыя суда высокихъ договаривающихся сторонъ, производящія торгъ неграми или подозрѣваемыя въ томъ, что сіи суда снаряжены для таковаго торга и такъ какъ. . . . . правительство признало за нужное употребить на сіе крейсерство состоящее подъ начальствомъ вашимъ судно и снабдить васъ для руководства вашего особенными инструкціями по сказанному назначенію, то по силѣ сихъ инструкцій и сего полномочія, вы имѣете право обыскивать въ предѣлахъ означенныхъ во II статьѣ помянутаго трактата, торговыя суда подъ . . . . . флагомъ подозрѣваемыя въ производствѣ торга неграми, и поступить съ судами, которыя будутъ заниматься симъ торгомъ или которыя будутъ подозрѣваемы въ томъ, что они снаряжены для того торга, такъ какъ о томъ постановлено въ сказанномъ трактатѣ и приложенныхъ къ оному инструкціяхъ.

Дано въ

дня

командиру

Форма II.

Предписанія для руководства командира крейсера одной изъ высокихъ договаривающихся сторонъ относительно обыска и за-

держанія торговаго судна, принадлежащаго другой изъ высокихъ договаривающихся сторонъ или плавающаго подъ флагомъ оной.

Такъ какъ трактатомъ, заключеннымъ между Россіею, Австріею, Франціею, Великобританіею и Пруссіею, подписаннымъ въ Лондонѣ 8/20 Декабря 1841 года для совершеннаго прекращенія торга Африканскими неграми, постановлено, что крейсеры, принадлежащіе той или другой изъ сихъ Державъ, будутъ уполномоченными особенными инструкціями, упомянутыми въ томъ трактатѣ, обыскивать и задерживать на пространствѣ опредѣленныхъ границъ торговыя суда другихъ договаривающихся сторонъ, занимающіяся торгомъ неграми или подозрѣваемыя въ томъ, что сіи суда снаряжены для таковаго торга такъ какъ. . . . . . правительство признало за нужное употребить на сіе крейсерство, по сказанному назначенію, судно, коимъ вы начальствуете, и снабдить васъ вышесказанными особенными инструкціями, то мы препровождаемъ къ вамъ при семъ копіи съ помянутаго трактата, заключеннаго 8/20 Декабря 1841 года, и съ инструкцій къ оному приложенныхъ, вслѣдствіе чего по силѣ сего предписанія и приложеннаго здѣсь полномочія. . . . правительства, вы уполномочены обыскивать въ предѣлахъ во II статьѣ помянутаго трактата торговыя суда плавающія подъ. . . . . флагомъ, подозрѣваемыя въ производствѣ торга неграми и поступать съ тѣми изъ судовъ, которыя будутъ производить сей торгъ или будутъ подозрѣваемы въ томъ, что они снаряжены для таковаго торга, такъ какъ о томъ въ помянутомъ трактатѣ, помянутомъ полномочіи и помянутыхъ инструкціяхъ означено, и мы поручаемъ вамъ и отъ васъ требуемъ соблюдать въ точности всѣ заключающіяся въ нихъ постановленія и распоряженія, стараясь при томъ употреблять ввѣренную власть самымъ кроткимъ образомъ и со всею внимательностью, каковую союзныя и дружественныя между собою націи оказывать другъ другу обязаны; равнымъ образомъ искренно содѣйствовать командирамъ всякаго другаго военнаго судна. . . . . . употребленнаго на таковое же крейсерство.

Дано въ

дня

командиру

Предлежащія формы полномочій и предписаній будутъ приложены къ трактату, заключенному сего дня между Россіею, Австріею, Франціею, Великобританіею и Пруссіею для прекращенія торга Африканскими неграми и будутъ почитаемы за неотъемлемую часть самаго трактата.

Приложеніе подъ лит. В.

Инструкціи крейсерамъ.

1) Каждый разъ когда торговое судно, принадлежащее одной изъ Высокихъ договаривающихся сторонъ, или плавающее подъ ея флагомъ, будетъ обыскиваемо крейсеромъ одной изъ Высокихъ договаривающихся сторонъ, тогда офицеръ, начальствующій крейсеромъ, прежде нежели приступить къ обыску, долженъ предъявить капитану сего торговаго судна особенное повелѣніе, которое даетъ ему исключительное право обыска, и вручить тому капитану за своимъ подписаніемъ свидѣтельство о своемъ чинѣ въ военномъ флотѣ Государства его, а также о названіи начальствуемаго имъ судна, объявя при томъ, что единственная цѣль его обыска состоитъ въ томъ, чтобы удостовѣриться, не занимается-ли то судно торгомъ Неграми, или не снаряжено-ли оно для сего торга или не было-ли употреблено на таковой торгъ во время плаванія, въ продолженіи котораго встрѣчено сказаннымъ крейсеромъ. Ежели обыскъ производимъ будетъ не самимъ начальникомъ крейсера, а другимъ съ онаго офицеромъ, то сему офицеру должно быть въ чинѣ Лейтенанта военнаго флота, или по крайней мѣрѣ состоять тогда вторымъ по чину на крейсерѣ, производящемъ обыскъ; въ семъ случаѣ таковый офицеръ предъявитъ капитану торговаго судна копію съ вышеупомянутыхъ особенныхъ предписаній, за подписью командующаго крейсеромъ, и дастъ сверхъ того за своимъ подписаніемъ объявленіе, въ которомъ показано будетъ, въ какомъ онъ чинѣ служитъ въ военномъ флотѣ Государства его, а также имя Капитана, подъ начальствомъ котораго онъ дѣйствуетъ, названіе крейсера, къ которому онъ принадлежитъ и цѣль обыска, такъ какъ выше сказано.

Ежели по осмотру окажется, что всѣ документы на купече-

скомъ суднѣ въ надлежащемъ порядкѣ, и дѣйствія его законны, то офицеръ запишетъ въ журналѣ торговаго судна, что обыскъ былъ произведенъ по особеннымъ вышеупомянутымъ предписаніямъ, и когда все сіе будетъ исполнено, тогда судно будетъ свободно продолжать путь свой.

2) Ежели послѣ обыска начальникъ крейсера будетъ того мнѣнія, что есть достаточныя причины къ предположенію, что судно занимается торгомъ Неграми, или было снаряжено для того торга, или производило сей торгъ во время плаванія, въ продолженіи котораго встрѣчено крейсеромъ; и ежели вслѣдствіе сего онъ рѣшится задержать то судно и подвергнуть оное надлежащему суду, то немедленно велитъ составить вдвойнѣ опись всѣмъ бумагамъ, найденнымъ на торговомъ суднѣ и подпишетъ сію опись вдвойнѣ, присовокупляя къ имени своему, чинъ свой въ военномъ флотѣ, и названіе начальствуемаго имъ судна.

Такимъ же образомъ онъ вдвойнѣ составитъ и подпишетъ протоколъ или объявленіе о времени и мѣстѣ, гдѣ остановлено судно, о названіи онаго, о именахъ капитана и всѣхъ людей экипажа, а также о числѣ и состояніи всѣхъ найденныхъ на суднѣ невольниковъ.

Въ томъ же протоколѣ должно заключаться сверхъ того точное описаніе состоянія судна и его груза.

3) Начальникъ крейсера проводитъ или отошлетъ немедленно задержанное судно, вмѣстѣ съ капитаномъ онаго, съ экипажемъ, съ пассажирами, со всѣмъ грузомъ и всѣми найденными на немъ невольниками въ одинъ изъ портовъ, которые ниже сего означены, чтобы тамъ было поступлено съ ними согласно съ законами того Государства, подъ флагомъ котораго плаваетъ то судно; и сдастъ все то подлежащимъ властямъ или тѣмъ лицамъ, кои особенно для сего будутъ назначены отъ правительства, которому принадлежитъ тотъ портъ.

4) Ни одного человѣка не должно снимать съ задержаннаго судна и никакой части изъ груза или изъ числа найденныхъ на томъ суднѣ невольниковъ, не позволяется свозить съ онаго, пока оно не будетъ передано властямъ той націи, которой оно принадлежитъ, исключая такіе только случаи, когда-бы перемѣщеніе всего или части экипажа или найденныхъ на томъ суднѣ невольь-

никовъ, было признано нужнымъ для сохраненія жизни ихъ, или вообще по чувству человѣколюбія, или же для безопасности тѣхъ, кому поручено будетъ управлять плаваніемъ судна по задержаніи онаго. Во всякомъ такомъ случаѣ, начальникъ крейсера или тотъ офицеръ, которому поручено будетъ управленіе задержаннымъ судномъ, долженъ составить протоколъ, въ которомъ будутъ изложены причины, побудившія къ такому перемѣщенію; а капитанъ, матросы, пассажиры или невольники, такимъ образомъ перемѣщенные, будутъ отведены въ тотъ же портъ, куда отведено будетъ и судно съ грузомъ и тамъ будутъ приняты такимъ же образомъ, какъ судно, согласно съ изложенными ниже сего распоряженіями.

Разумѣется, что ни одно изъ постановленій, содержащихся въ вышеписанномъ параграфѣ, не можетъ быть примѣнено къ невольникамъ, найденнымъ на судахъ русскихъ, австрійскихъ и прусскихъ; съ сими невольниками должно будетъ поступать сообразно съ правилами, заключающимися въ слѣдующихъ параграфахъ.

5) Всѣ русскія суда, которыя будутъ задержаны на крейсерствахъ африканскихъ или американскихъ, крейсерами другихъ договаривающихся сторонъ, будутъ отводимы и передаваемы россійскимъ властямъ въ Кронштадтѣ или Ревелѣ, смотря по тому, какъ время года дозволитъ судну войти въ тотъ или другой изъ сихъ портовъ.

Но если на такомъ русскомъ суднѣ во время задержанія найдены будутъ невольники, то судно будетъ отведено сперва для высадки невольниковъ въ тотъ портъ, въ который оно было-бы отведено для преданія суду, если бы плавало подъ французскимъ или англійскимъ флагомъ: а послѣ то судно будетъ отослано и передано россійскимъ властямъ въ Кронштадтѣ или Ревелѣ, какъ выше постановлено.

Всѣ австрійскія торговыя суда, которыя будутъ задержаны на американскихъ или африканскихъ крейсерствахъ крейсерами другихъ договаривающихся сторонъ, будутъ отводимы и передаваемы австрійскимъ властямъ въ Тріестѣ.

Но если на такомъ австрійскомъ суднѣ во время задержанія найдены будутъ невольники, то судно будетъ отведено сперва

для высадки невольниковъ въ тотъ портъ, въ который оно было бы отведено для преданія суду, если бы плавало подъ французскимъ или англійскимъ флагомъ: а послѣ таковое судно будетъ отослано и передано австрійскимъ властямъ въ Тріестѣ, какъ выше постановлено.

Всѣ французскія суда, которыя будутъ задержаны на западномъ берегу Африки крейсерами другихъ договаривающихся сторонъ, будутъ отводимы и передаваемы французскимъ властямъ въ портѣ Гореѣ.

Всѣ французскія суда, которыя будутъ задержаны крейсерами другихъ договаривающихся сторонъ на восточномъ берегу Африки, будутъ отводимы и передаваемы французскимъ властями на островѣ Бурбонѣ.

Всѣ французскія суда, которыя будутъ задержаны у Американскихъ береговъ къ югу отъ 10 градуса сѣверной широты, крейсерами другихъ договаривающихся сторонъ, будутъ отводимы и передаваемы французскимъ властямъ въ Каенѣ.

Всѣ французскія суда, которыя будутъ задержаны или въ Западной Индіи или у Американскихъ береговъ къ сѣверу отъ 10 градуса сѣверной широты крейсерами другихъ договаривающихся сторонъ, будутъ отводимы и передаваемы французскимъ властямъ въ Мартиникѣ.

Всѣ британскія суда, которыя будутъ задержаны у западнаго берега Африки крейсерами другихъ договаривающихся сторонъ, будутъ отводимы и передаваемы британскимъ властямъ въ Батурсѣ на рѣкѣ Гамбіи.

Всѣ британскія суда, которыя будутъ задержаны у восточнаго берега Африки крейсерами другихъ догаваривающихся сторонъ, будутъ отводимы и передаваемы британскимъ властямъ на мысѣ Доброй Надежды.

Всѣ британскія суда, которыя будутъ задержаны у береговъ Америки крейсерами другихъ договаривающихся сторонъ, будутъ отводимы и передаваемы британскимъ властямъ въ колоніи Демерари или въ Портъ-Роялѣ на островѣ Ямайкѣ, смотря по тому, какъ командиръ крейсера найдетъ удобнѣе.

Всѣ британскія суда, которыя будутъ задержаны въ Западной Индіи крейсерами другихъ договаривающихся сторонъ, будутъ

отводимы и передаваемы британскимъ властямъ въ Портъ-Роялѣ на островѣ Ямайкѣ.

Всѣ прусскія суда, которыя будутъ задержаны на африканскихъ или американскихъ крейсерствахъ крейсерами другихъ договаривающихся сторонъ, будутъ отводимы и передаваемы прусскимъ властямъ въ Штетинѣ.

Но если на таковомъ прусскомъ суднѣ во время задержанія найдены будутъ невольники, то судно будетъ сперва послано для высадки невольниковъ въ тотъ портъ, въ который оно было-бы отведено для преданія суду, если-бы плавало подъ французскимъ или англійскимъ флагомъ, а послѣ таковое судно будетъ отослано и передано прусскимъ властямъ въ Штетинѣ, какъ выше постановлено.

6) Коль скоро торговое судно, задержанное какъ выше сказано, прибудетъ въ одинъ изъ вышеупомянутыхъ портовъ или мѣсть, то начальникъ крейсера или офицеръ, которому поручено управленіе задержаннымъ судномъ, немедленно передастъ властямъ надлежащимъ образомъ для сего назначеннымъ отъ правительства, во владѣніи котораго тотъ портъ или мѣсто находится, какъ вышеозначенное судно съ грузомъ, такъ и капитана, экипажъ, пассажировъ и невольниковъ, на ономъ найденныхъ, и сверхъ того бумаги на суднѣ взятыя и одинъ изъ двухъ экземпляровъ описи сихъ бумагъ; другой-же экземпляръ долженъ оставаться въ его рукахъ. Въ тоже время упомянутый офицеръ вручитъ симъ властямъ въ подлинникѣ одинъ изъ двухъ экземпляровъ протокола, составленнаго, какъ выше сего объяснено, и присовокупивъ къ тому донесеніе о перемѣнахъ, которыя могли послѣдовать съ того времени, какъ судно было задержано, до того времени, когда оно сдано; — онъ вручитъ также копію съ рапорта о перемѣщеніяхъ, которыя могли случиться такимъ образомъ, какъ выше сказано.

Вручая всѣ сіи документы, офицеръ подтвердитъ достовѣрность оныхъ подъ присягой и письменно.

7) Если командиръ крейсера одной изъ высокихъ договаривающихся сторонъ, надлежащимъ образомъ снабженный вышеупомянутыми особенными инструкціями, имѣетъ поводъ къ подозрѣнію, что торговое судно, плавающее подъ конвоемъ или сопутно

съ военнымъ судномъ другой изъ договаривающихся сторонъ, занимается торгомъ неграми, или снаряжено для сего торга, или занималось торгомъ неграми во время плаванія, въ продолженіи котораго было встрѣчено крейсеромъ, то сей крейсеръ долженъ ограничиться только сообщеніемъ командиру военнаго судна о своихъ подозрѣніяхъ и предоставить ему одному произвести обыскъ подозрительнаго судна, а если нужно, то и передать оное въ судебное мѣсто его націи.

8) Статьею IV-ю сего трактата постановлено, что ни въ какомъ случаѣ взаимное право обыска не можетъ имѣть дѣйствія надъ военными судами высокихъ договаривающихся сторонъ.

Сверхъ того постановляется, что сіе исключеніе распространено также на суда Россійско-Американской компаніи, которыя, находясь подъ начальствомъ офицеровъ Императорскаго флота, имѣютъ дозволеніе отъ Императорскаго правительства на поднятіе флага, отличающаго ихъ отъ купеческихъ судовъ, и которыя вооружены и снаряжены на подобіе военныхъ транспортовъ.

Равнымъ образомъ постановлено, что сіи суда должны имѣть россійскій патентъ, означающій ихъ происхожденіе и назначеніе. Форма сего патента будетъ установлена съ общаго согласія. Также условлено, что сей патентъ, выданный отъ подлежащаго россійскаго начальства, будетъ засвидѣтельствованъ въ С.-Петербургѣ англійскими и французскими консульствами.

9) Статьею IX-ю, п. 3 сего трактата постановлено, что судно будетъ подозрѣваемо (если нѣтъ доказательствъ противнаго) въ торгѣ неграми, когда найдутся наономъ запасныя доски, приготовленныя къ устроенію двойнаго дека, или дека, называемаго декомъ невольниковъ.

Дабы предупредить всякое злоупотребленіе, могущее произойти отъ произвольнаго толкованія сего постановленія, симъ особенно предписывается крейсерамъ не распространять дѣйствія сего постановленія на суда Россійскія, Австрійскія и Прусскія, употребляемыя для торга лѣсомъ, когда будетъ доказано корабельными документами, что доски и бревна, которыя находятся или находились на оныхъ, составляютъ или составляли часть груза, какъ предметъ дозволеннаго торга.

Слѣдовательно, дабы не дѣлать препятсвій дозволенному торгу,

симъ особенно предписывается крейсерамъ примѣнять постановленія п. 3 ст. IX только къ тѣмъ обыскиваемымъ судамъ, на коихъ найдены будутъ запасныя доски, явно назначенныя для устроенія такъ называемаго дека невольниковъ.

Нижеподписавшіеся полномочные, согласно статьи XVIII трактата сего дня заключеннаго, постановили, что вышеприведенныя инструкціи будутъ приложены къ тому сего числа подписанному трактату между Россіею, Великобританіею, Австріею, Франціею и Пруссіею для уничтоженія торга Африканскими неграми, и что сіи инструкціи будутъ составлять неотъемлемую часть самаго трактата.

Во увѣреніе чего полномоченные высокихъ договаривающихся сторонъ сіе положеніе подписали и къ оному печати гербовъ своихъ приложили.

II. a.

Протоколъ, постановленный Россійскимъ, Австрійскимъ, Англійскимъ и Прусскимъ полномочными, 3 октября 1848 года объ измѣненіи трактата 8 (20) декабря 1841 года, объ уничтоженіи торга неграми. Лондонъ.

Полномочные Австрійскій, Великобританскій, Прусскій и Россійскій, принимая во вниманіе содержаніе V статьи трактата, заключеннаго въ Лондонѣ 20 декабря 1841 года, касательно уничтоженія торга неграми, которою статьею предоставляется Высокимъ договаривающимся Сторонамъ право дѣлать съ общаго согласія, въ инструкціяхъ, приложенныхъ къ помянутому трактату такія перемѣны, какія могутъ оказаться нужными по обстоятельствамъ, удостовѣрились, что случаи, въ которыхъ законная торговля была прерываема и въ коихъ купеческія суда, предназначенныя или для переѣзда свободныхъ переселенцовъ, или

для перевоза скота, встрѣчали препятствія въ семъ занятіи отъ строгаго примѣненія ограниченій, заключающихся въ 5 § ст. IX, по силѣ коего всякое судно, имѣющее большое количество воды въ боченкахъ или водохранилищахъ, нежели сколько нужно для потребностей экипажа, подвергается задержанію по подозрѣнію, что оно снаряжено для производства торга неграми:

Признавая надобность устранить это препятствіе, коему подверждена правильная и законная торговля. Полномочные постановили сдѣлать въ инструкціяхъ, коими снабжены крейсера, нижеслѣдущее измѣненіе:

«Если на какомъ-либо купеческомъ суднѣ одной или другой изъ Высокихъ договаривающихся Сторонъ найдено будетъ большее количество воды въ боченкахъ или водохранилищахъ, нежели сколько нужно для потребностей экипажа, то это *единственное* обстоятельство не будетъ считаться достаточною причиною для арестованія и задержанія вышеозначеннаго судна, лишь бы только корабельныя бумаги, коими оно снабжено, были-бы, въ надлежащемъ порядкѣ и доказывали-бы, что оное предназначено для производства законной торговли».

Включая такое постановленіе въ настоящій протоколъ, Полномоченые Австрійскій, Великобританскій, Прусскій и Россійскій, объявляютъ, что они имѣютъ единственною цѣлью покровительствовать законной торговлѣ и не допускать до оной никакаго стѣсненія, свыше того, что можетъ быть необходимо для приведенія въ дѣйствіе постановленныхъ совокупно мѣръ для уничтоженія торга неграми.

Съ этою цѣлію и сообразно правиламъ, изложеннымъ въ настоящемъ протоколѣ, Высокія договаривающія Стороны будутъ продолжать сноситься между собою и дѣйствовать съ совершеннымъ единодушіемъ до того времени, когда уничтоженіемъ этого торга окончательно достигнется предметъ ихъ совокупныхъ усилій.

III.

Соглашеніе между Германской Имперіею и Великобританіею отъ 29 марта 1879 года, касательно принятія ею всѣхъ обязательствъ прежней Пруссіи въ трактатѣ отъ 20 декабря 1841 года объ уничтоженіи торговли африканскими неграми.

Его Величество Германскій Императоръ, Король Пруссіи, и Ея Величество Королева Соединенныхъ королевствъ Великобританіи и Ирландіи сочли необходимымъ, чтобы заключенный 20 декабря 1841 г. въ Лондонѣ трактатъ объ уничтоженіи торговли африканскими неграми, ратификованный всѣми договаривающимися государствами, исключая Франціи, отвѣчалъ современнымъ измѣнившимся обстоятельствамъ и распространялся бы также на Германскую Имперію; для этой цѣли они назначали своихъ уполномоченныхъ, которые пришли къ окончательному соглашенію по нижеслѣдующимъ пунктамъ:

Статья I.

Всѣ обязательства, права и преимущества для Пруссіи, вытекающія изъ вышеозначеннаго трактата и изъ его приложеній беретъ отнынѣ на себя Германская Имперія, исключая нѣкоторыхъ измѣненій, перечисленныхъ во второй статьѣ настоящаго соглашенія.

Статья II.

Въ приложеніи В трактата 1841 года въ пунктѣ 5, вмѣсто одиннадцатаго и двѣнадцатаго періода слѣдуетъ включить слѣдующее:

Всѣ тѣ германскія суда, которыя будутъ захвачены на американскихъ или африканскихъ станціяхъ крейсерами договариваю-

щихся державъ, отводятся въ Куксгафенъ и отдаются тамошними властями подъ юрисдикцію отечественнаго порта захваченнаго судна.

Если же въ моментъ захвата германскаго судна на немъ будутъ находиться невольники, то оно отправляется въ тотъ портъ, куда оно было бы направлено, если бы оно шло подъ англійскимъ флагомъ. Затѣмъ по снятіи невольниковъ, захваченное судно должно быть отправлено въ Куксгафенъ для передачи германскимъ властямъ.

Статья III.

Настоящее соглашеніе должно быть ратификовано немедленно послѣ полученія согласія со стороны Австро-Венгріи и Россіи, какъ державъ участвовавшихъ въ подписаніи договора отъ 20 декабря 1841 года. Обмѣнъ ратификацій послѣдуетъ въ Лондонѣ.

Въ доказательство сказаннаго нижеподписавшіеся написали настоящее соглашеніе въ двухъ экземплярахъ и приложили свои печати.

Заключенъ въ Лондонѣ 29 марта 1879 года.

Это соглашеніе было вскорѣ ратификовано; обмѣнъ ратификацій происходилъ въ Лондонѣ.

IV.

Правила для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ [1].

ОГЛАВЛЕНІЕ.

---

(1) Эти правила были изданы для флота приказомъ Генералъ-Адмирала отъ 23 Февраля 1880 г. за № 23, взамѣнъ прежде существовавшихъ правилъ 1863 г., и вошли въ дѣйствіе съ $\frac{\text{20 Августа}}{\text{1 Сентября}}$ того же года. Но впослѣдствіи, двумя приказами Генералъ-Адмирала и Главнаго Начальника флота и Морскаго вѣдомства отъ 7 Іюня 1880 г. и 20 Марта 1882 г. было объявлено по флоту, что Великобританскій посолъ при Высочайшемъ Дворѣ увѣдомилъ, что Великобританское правительство отсрочило дѣйствіе 10-й статьи новыхъ международныхъ правилъ для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ до $\frac{\text{20 Августа}}{\text{1 Сентября}}$ 1882 г. и возстановило до означеннаго срока дѣйствіе 9-й статьи таковыхъ правилъ, изданныхъ въ 1863 году.

Въ виду этого распоряженія Великобританскаго правительства и для согласованія дѣйствующихъ у насъ правилъ для предупрежденія столкновеній судовъ на морѣ съ правилами другихъ государствъ Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: отсрочить исполненіе статьи 10-й правилъ для предупрежденія столкновеній судовъ на морѣ, объявленныхъ въ приказѣ Генералъ-Адмирала отъ 23-го Февраля 1880 г. № 23, до $\frac{\text{20 Августа}}{\text{1 Сентября}}$ 1882 года, до того же времени, въ отношеніи опознательныхъ огней для рыбачьихъ лодокъ и другихъ мелкихъ безпалубныхъ судовъ, руководствоваться ст. 9-й правилъ для предупрежденія столкновеній судовъ на морѣ, объявленныхъ при приказѣ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ отъ 7 Марта 1863 года № 33.

Въ настоящее же время 10 ст. правилъ предупрежденія столкновеній судовъ на морѣ вошла уже въ законную силу. *Пер.*

Звуковые туманные сигналы.

Правила для управленія судами.

ПРАВИЛА

Для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ.

Вступленіе.

Ст. I. Въ нижеслѣдующихъ правилахъ, всякое паровое судно, идущее подъ парусами, безъ паровъ, считается за парусное; и всякое паровое судно, идущее подъ парами, — будетъ-ли оно нести паруса или нѣтъ, принимается за паровое.

Правила относительно огней.

Огни.

Ст. 2. Огни, упомянутые въ слѣдующихъ статьяхъ: 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 и 11 должны быть носимы всѣми судами, во всякую погоду, отъ заката до восхода солнца, и затѣмъ никакіе другіе огни держать не дозволяется.

Огни для паровыхъ судовъ.

Ст. 3. Морскія *паровыя* суда, на ходу, должны имѣть:

а) На фокъ-мачтѣ или впереди нея, на высотѣ надъ корпусомъ судна не менѣе 20 футъ, а если ширина судна превышаетъ 20 футъ, то на высотѣ не меньшей этой ширины, яркій *бѣлый* огонь, такого устройства, чтобы онъ освѣщалъ ровнымъ, непрерывнымъ свѣтомъ дугу горизонта въ 20 румбовъ; огонь долженъ быть установленъ такимъ образомъ, чтобы освѣщать 10 румбовъ съ каждой стороны судна, а именно: отъ носа въ кормѣ, до 2-хъ румбовъ позади траверза судна, по обѣ его стороны. Огонь этотъ долженъ имѣть такой свѣтъ, чтобы его можно было видѣть въ темную ночь, при ясной атмосферѣ, на разстояніи, по меньшей мѣрѣ, пяти миль.

b) На *правой* сторонѣ — *зеленый* огонь, который долженъ освѣщать ровнымъ, непрерывнымъ свѣтомъ, дугу горизонта въ 10 румбовъ, такимъ образомъ, чтобы его свѣтъ, начиная отъ носа судна переходилъ на 2 румба назадъ отъ его траверза праваго борта. Огонь этотъ долженъ имѣть такой свѣтъ, чтобы его можно было видѣть въ темную ночь, при ясной атмосферѣ, на разстояніи, по меньшей мѣрѣ, двухъ миль.

c) На *лѣвой* сторонѣ, — *красный* огонь, который долженъ освѣщать ровнымъ, непрерывнымъ свѣтомъ, дугу горизонта въ 10 румбовъ, такимъ образомъ, чтобы его свѣтъ, начиная отъ носа судна, переходилъ на 2 румба назадъ отъ его траверза лѣваго борта. Огонь этотъ долженъ имѣть такой свѣтъ, чтобы его можно было видѣть въ темную ночь, при ясной атмосферѣ, на разстояніи, по меньшей мѣрѣ, двухъ миль.

d) Вышеупомянутые зеленый и красный боковые огни должны имѣть, на сторонѣ обращенной внутрь судна, щиты, выдающіеся по меньшей мѣрѣ на три фута впередъ огней, для того, чтобы каждый изъ этихъ огней не могъ быть видимъ съ противоположной стороны судна черезъ носъ.

Огни для буксирныхъ пароходовъ.

Ст. 4. Паровое судно, имѣющее на буксирѣ другое судно, должно, въ дополненіе къ его боковымъ огнямъ, имѣть *два яркихъ бѣлыхъ* огня, вертикально одинъ надъ другимъ, въ разстояніи одинъ отъ другаго не менѣе 3 футъ, для того, чтобы можно было отличить такое судно отъ другихъ паровыхъ судовъ. Каждый изъ этихъ огней долженъ быть того же устройства и той же силы свѣта и его должно носить на томъ же мѣстѣ, какъ и бѣлый огонь, который должны имѣть другія паровыя суда.

Огни и сигналы для судовъ, не имѣющихъ свободнаго движенія.

Ст. 5. Судно, будетъ-ли оно паровое или парусное, если оно употребляется для проложенія или выбиранія телеграфнаго ка-

беля, или если оно, по какому нибудь случаю, не можетъ быть свободно управляемо, должно имѣть *ночью*, на томъ же мѣстѣ, гдѣ отъ паровыхъ судовъ требуется носить бѣлый огонь, и если это будетъ паровое судно, то вмѣсто этого огня, *три красныхъ огня* въ шарообразныхъ фонаряхъ, діаметромъ не менѣе 10 дюймовъ каждый, расположенныхъ въ вертикальной линіи одинъ надъ другимъ, въ разстояніи одинъ отъ другаго не менѣе 3 футъ; *днемъ же* такое судно должно имѣть въ вертикальной линіи одинъ надъ другимъ, въ разстояніи не менѣе 3 футъ одинъ отъ другаго, впереди и не ниже топа фокъ-мачты, *три черные шара* или тому подобныхъ предмета, каждый въ 2 фута въ діаметрѣ.

Такого рода знаки и огни, для приближающихся къ нимъ судовъ, должны служить сигналомъ, что суда, на которыхъ они подняты, не могутъ свободно управляться, и потому не могутъ уступать мѣста.

Вышеупомянутыя суда, если они не имѣютъ хода, не должны имѣть боковыхъ огней; если же они въ ходу, то должны нести боковые огни

Огни для парусныхъ судовъ.

Ст. 6. *Парусное* судно, находящееся въ ходу или на буксирѣ, должно нести тѣ же самые огни, которые назначены по ст. 3 для пароваго судна въ ходу, за исключеніемъ бѣлаго огня, котораго оно не должно выставлять ни въ какомъ случаѣ.

Огни для малыхъ судовъ.

Ст. 7. Въ тѣхъ случаяхъ, какъ это бываетъ на *малыхъ судахъ* въ дурную погоду, когда зеленаго и краснаго боковыхъ огней на бортахъ установить нельзя,—то огни эти содержатся въ готовности къ употребленію на палубѣ у соотвѣтствующихъ бортовъ и при всякихъ встрѣчахъ съ другими судами должны быть выставляемы на соотвѣтствующихъ сторонахъ, заблаговременно, для предупрежденія столкновеній, такимъ образомъ, чтобы они были какъ можно яснѣе видимы; при этомъ слѣдуетъ соблю-

дать, чтобы зеленый огонь не былъ виденъ съ лѣвой стороны судна, а красный—съ правой.

Для того, чтобы сдѣлать употребленіе этихъ переносныхъ фонарей болѣе безошибочнымъ и удобнымъ, надлежитъ окрашивать снаружи стѣнки фонарей въ цвѣта, соотвѣтствующіе цвѣту огней и снабжать ихъ надлежащими щитами.

Огни для судовъ, стоящихъ на якорѣ.

Ст. 8. Всякое судно, паровое или парусное, стоящее *на якорѣ*, должно выставлять на самомъ видномъ мѣстѣ, на высотѣ не свыше 20 футъ надъ корпусомъ судна, бѣлый огонь въ шарообразномъ фонарѣ, имѣющемъ не менѣе 8 дюймовъ въ діаметрѣ. Огонь долженъ быть установленъ такимъ образомъ, чтобы онъ давалъ ровный и непрерывный свѣтъ, видимый вокругъ по всему горизонту въ разстояніи не менѣе одной мили.

Огни для лоцманскихъ судовъ.

Ст. 9. *Лоцманское* судно, когда оно занято на своей станціи исполненіемъ лоцманскихъ обязанностей, не должно имѣть огней, требующихся для другихъ судовъ, но должно имѣть одинъ *бѣлый* огонь на топѣ мачты, видимый кругомъ по всему горизонту и, сверхъ того, должно показывать мгновенный огонь или огни чрезъ короткіе промежутки, которые никогда не должны превышать 15 минутъ.

Лоцманское судно, когда оно не занято на своей станціи исполненіемъ лоцманскихъ обязанностей, должно носить такіе же огни, какъ и всѣ прочія суда.

Огни для рыбачьихъ лодокъ.

Ст. 10. а) Безпалубныя рыбачьи лодки и другія *безпалубныя суда*, когда находятся въ ходу, не обязаны держать боковыхъ огней, которые положены для прочихъ судовъ; но всякая такая лодка, взамѣнъ такихъ огней, должна имѣть всегда въ готовности

фонарь съ зеленымъ стекломъ на одной его сторонѣ и краснымъ стекломъ на другой его сторонѣ. При сближеніи лодки съ другими судами, такой фонарь долженъ выставляться на ней заблаговременно для предупрежденія столкновенія, такимъ образомъ, чтобы зеленый огонь не могъ быть видѣнъ съ ея лѣвой стороны, а красный огонь съ ея правой стороны.

b) Рыбачьи суда и безпалубныя лодки, стоящія на *якорѣ*, должны держать яркій *бѣлый* огонь.

c) Рыбачье судно, находящееся при ловлѣ рыбы сѣтями, должно выставлять на одной изъ своихъ мачтъ *два красные огня*, вертикально одинъ надъ другимъ, въ разстояніи не менѣе 3 футъ одинъ отъ другаго.

d) Рыбачьи суда (trawler), занятыя ловомъ рыбы тралами должны имѣть на одной изъ мачтъ два огня, вертикально одинъ надъ другимъ, въ разстояніи не менѣе 3 футъ одинъ отъ другаго, изъ которыхъ верхній долженъ быть *красный*, а нижній *зеленый* и, сверхъ того, они должны или имѣть на своихъ бортахъ боковые огни, установленные для другихъ судовъ, или же, если не могутъ держать таковыхъ огней, то должны ихъ имѣть въ постоянной готовности на палубѣ, какъ это установлено для малыхъ судовъ по ст. 7; или, по меньшей мѣрѣ, имѣть фонарь съ краснымъ и зеленымъ стеклами, согласно тому, какъ это описано въ пунктѣ (a) настоящей статьи.

e) Рыбачьимъ судамъ и безпалубнымъ лодкамъ не воспрещается, если они пожелаютъ, въ дополненіе къ имѣющимся у нихъ огнямъ, показывать также *мгновенный* огонь.

f) Огни, о которыхъ упоминается въ этой статьѣ, замѣняютъ огни, о которыхъ говорится въ статьяхъ 12, 13 и 14 конвенціи между Франціею и Англіею, приложенной къ англійскому уставу о морскихъ рыбныхъ промыслахъ 1868 года.

g) Всѣ огни, требуемые этой статьей, кромѣ боковыхъ огней, должны быть въ *шарообразныхъ фонаряхъ*, устроенныхъ такимъ образомъ, чтобъ огонь былъ видѣнъ вокругъ всего горизонта.

Судно, догоняемое другимъ, должно показывать огонь.

Ст. 11. Судно, догоняемое другимъ судномъ, должно показывать съ кормы сему послѣднему *бѣлый* огонь или *мгновенный* огонь.

Звуковые туманные сигналы.

Общія правила для туманныхъ сигналовъ.

Ст. 12. Всякое паровое судно должно быть снабжено паровымъ свисткомъ или другимъ дѣйствительнымъ паровымъ звуковымъ сигналомъ, установленнымъ такимъ образомъ, чтобы никакой предметъ не мѣшалъ распространенію звуковъ; сверхъ того, оно должно имѣть туманный горнъ, который издавалъ бы достаточно сильный ревъ, при посредствѣ мѣховъ или механическаго дѣйствія, а также должно имѣть достаточной величины колоколъ. Парусное судно должно имѣть такой же туманный горнъ и колоколъ.

Во время тумана, пасмурности или падающаго снѣга, какъ днемъ, такъ и ночью, должны быть производимы нижеслѣдующіе сигналы, а именно:

a) *Паровое* судно въ ходу должно подавать своимъ паровымъ свисткомъ или другимъ паровымъ звуковымъ сигналомъ, чрезъ промежутки не болѣе двухъ минутъ, одинъ протяжный свистокъ.

b) *Парусное* судно въ ходу должно, при посредствѣ своего туманнаго горна, производить звуки чрезъ промежутки не свыше двухъ минутъ: если судно идетъ правымъ галсомъ, то одинъ звукъ; если оно идетъ лѣвымъ галсомъ — два звука; а если идетъ полнымъ вѣтромъ — три звука сряду, послѣдовательно одинъ за другимъ.

c) Какъ паровое, такъ и парусное судно, стоящее на мѣстѣ, должно, чрезъ промежутки, не свыше двухъ минутъ, звонить въ колоколъ.

Во время тумана и пр. имѣть умѣренный ходъ.

Ст. 13. Всякое судно, парусное или паровое, должно, во время тумана, пасмурности или падающаго снѣга, имѣть умѣренный ходъ (1).

---

(1) Принимая во вниманіе усовершенствованіе пароваго и паруснаго двигателей такое опредѣленіе по нашему мнѣнію не вполнѣ точно, такъ какъ одно судно можетъ считать своимъ умѣреннымъ ходомъ 12 узловъ въ часъ, а другое же 8. Поэтому было бы лучше опредѣлить число узловъ умѣреннаго хода. *Пер.*

Правила для управленія судами.

При встрѣчѣ двухъ парусныхъ судовъ.

Ст. 14. Если два *парусныхъ* судна сближаются между собою такимъ образомъ, что предвидится опасность столкновенія, то одно изъ нихъ должно уступать другому дорогу нижеслѣдующимъ образомъ:

a) Судно которое идетъ полнымъ вѣтромъ, должно уступать дорогу тому, которое идетъ бейдевиндъ.

b) Судно, идущее бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ, должно уступать дорогу судну, идущему бейдевиндъ правымъ галсомъ.

c) Когда оба встрѣчныя судна идутъ полнымъ вѣтромъ разными галсами, то судно, идущее лѣвымъ галсомъ, должно уступать дорогу другому, встрѣчному судну.

d) Когда оба встрѣчныя судна идутъ полнымъ вѣтромъ тѣмъ же галсомъ, то судно, находящееся на вѣтрѣ, должно уступать дорогу тому изъ нихъ, которое находится подъ вѣтромъ.

e) Судно, идущее на фордевиндъ, должно уступать дорогу всякому другому, встрѣчному парусному судну.

При встрѣчѣ двухъ паровыхъ судовъ.

Ст. 15. Если два *паровыхъ* судна идутъ прямо, или почти прямо другъ на друга, такимъ образомъ, что предвидится опасность столкновенія, то каждое изъ нихъ должно измѣнить свой курсъ въ право такъ, чтобы оба встрѣчныя судна прошли одно у другаго съ лѣвой стороны.

Эта статья имѣетъ примѣненіе только въ тѣхъ случаяхъ, когда суда идутъ прямо или почти прямо на встрѣчу одно другому и имѣется въ виду опасность столкновенія; но она не примѣняется къ такимъ двумъ судамъ, которыя, если оба будутъ продолжать идти своимъ курсомъ, должны свободно пройти одно мимо другаго.

Единственный случай, въ которомъ эта статья имѣетъ примѣненіе, есть тотъ, когда паровыя суда идутъ прямо или почти

прямо на встрѣчу одно другому; другими словами, статья эта имѣетъ примѣненіе только къ тѣмъ случаямъ, когда *днемъ* каждое изъ встрѣчныхъ судовъ видитъ мачты другаго судна на створѣ или почти на створѣ съ своими собственными мачтами, а *ночью* къ случаямъ, когда каждое изъ встрѣчныхъ судовъ находится въ такомъ положеніи, что видитъ одновременно оба бортовые огня другаго судна.

Статья эта не примѣняется днемъ къ тѣмъ случаямъ, когда одно изъ судовъ видитъ у себя впереди судно, идущее на пересѣчку своего курса; или ночью къ случаямъ, когда красный огонь одного судна обращенъ къ красному огню другаго судна, или же зеленый огонь одного судна обращенъ къ зеленому огню другаго судна; или когда видѣнъ впереди одинъ только красный огонь безъ зеленаго огня, или видѣнъ одинъ только зеленый огонь и не видно краснаго огня, или же когда будутъ видны оба: и зеленый и красный огни встрѣчнаго судна, но въ сторонѣ, а не впереди, по курсу идущаго судна.

Когда курсы паровыхъ судовъ пересѣкаются.

Ст. 16. Если два паровыхъ судна идутъ на пересѣчку курса одно другому, такимъ образомъ, что можетъ послѣдовать опасность столкновенія, то судно, имѣющеее у себя другое, приближающееся къ нему, въ правой рукѣ, должно уступить ему дорогу.

Когда сходятся суда: парусное и паровое.

Ст. 17. Если два судна, одно парусное, а другое паровое, сближаются между собою такими курсами, при которыхъ они могутъ придти въ столкновеніе, то паровое судно должно уступить дорогу парусному.

Паровое судно должно уменьшать ходъ.

Ст. 18. Всякое паровое судно, приближающееся къ другому судну, такъ, что при этомъ можетъ послѣдовать опасность столк-

новенія, обязано уменьшать ходъ, а въ случаѣ надобности, остановиться и дать задній ходъ.

Паровое судно извѣщаетъ о перемѣнѣ курса.

Ст. 19. Паровое судно, беря какой нибудь курсъ, который дозволяется или требуется этими правилами, можетъ обозначить этотъ курсъ другому судну, находящемуся въ виду, слѣдующими сигналами своего пароваго свистка.

Одинъ короткій свистокъ означаетъ: «Я измѣняю свой курсъ въ правую сторону».

Два короткихъ свистка означаютъ: «Я измѣняю свой курсъ въ лѣвую сторону».

Три короткихъ свистка означаютъ: «Я иду назадъ полнымъ ходомъ».

Дѣлать или не дѣлать такіе сигналы предоставляется усмотрѣнію; но если они дѣлаются, то курсъ судна, дѣлающаго ихъ, долженъ вполнѣ согласоваться съ значеніемъ сигнала.

Судно, обгоняющее, сторонится съ пути.

Ст. 20. Не смотря на все, заключающееся въ каждой изъ предъидущихъ статей, всякое судно, будетъ ли оно парусное или паровое, обгоняющее другое, должно сторониться съ пути обгоняемаго судна.

Паровое судно на тѣсномъ фарватерѣ.

Ст. 21. На тѣсныхъ фарватерахъ, каждое паровое судно должно, если это возможно и безопасно, держаться къ той сторонѣ прохода или фарватера, которая лежитъ у него въ правой рукѣ.

Судно, которому уступленъ путь, продолжаетъ свой прежній курсъ.

Ст. 22. Въ тѣхъ случаяхъ, когда на основаніи вышеприведенныхъ правилъ, одно изъ двухъ встрѣчныхъ судовъ должно уступить дорогу другому, то это другое судно обязано продолжать идти своимъ прежнимъ курсомъ.

*

Отступленія въ исключительныхъ случаяхъ.

Ст. 23. Ни одно судно, ни при какихъ обстоятельствахъ, не должно пренебрегать надлежащими предосторожностями.

При исполненіи и примѣненіи этихъ правилъ, слѣдуетъ обращать должное вниманіе на всякаго рода опасности плаванія и на тѣ особенныя обстоятельства, при которыхъ дѣлается иногда необходимымъ отступленіе отъ упомянутыхъ правилъ для избѣжанія неминуемаго бѣдствія.

Отвѣтственность за несоблюденіе правилъ.

Ст. 24. Ничто изъ содержащагося въ этихъ правилахъ, не избавляетъ ни судна, ни его владѣльца, ни шхипера, ни его команду, отъ отвѣтственности за послѣдствія, могущія произойти отъ ихъ упущенія относительно держанія огней или сигналовъ, или отъ небрежнаго смотрѣнія впередъ, или отъ непринятія такой предосторожности, къ соблюденію которой обязываетъ моряковъ обыкновенная морская практика, или исключительныя обстоятельства даннаго случая.

Особыя постановленія для портовъ.

Ст. 25. Ничто изъ содержащагося въ этихъ правилахъ не можетъ служить препятствіемъ къ дѣйствію правилъ, которыя могутъ быть установлены мѣстными правительственными властями относительно плаванія въ портахъ, рѣкахъ и внутреннихъ водахъ.

Особые огни для эскадръ и конвоя.

Ст. 26. Ничто изъ содержащагося въ этихъ правилахъ не можетъ служить препятствіемъ къ установленію правительствами особыхъ правилъ, относительно дополнительныхъ, постоянныхъ и сигнальныхъ огней для двухъ или болѣе военныхъ судовъ, находящихся вмѣстѣ или для судовъ, идущихъ подъ конвоемъ.

V (1).

Императорскій указъ отъ 15 августа 1876 года касательно поведенія командировъ судовъ послѣ случившагося въ морѣ столкновенія.

Божіею милостію, Мы Вильгельмъ, Императоръ Германскій, Король Прусскій, повелѣваемъ отъ имени Германской Имперіи на основаніи § 145 уложенія о наказаніяхъ нижеслѣдующее:

§ 1.

Во время столкновенія судовъ на морѣ командиръ судна обязанъ потерпѣвшему судну и его экипажу оказать надлежащую помощь и принять всѣ тѣ мѣры, которыя не будутъ грозить опасности собственному судну и экипажу.

На этомъ основаніи командиры столкнувшихся судовъ должны будутъ до тѣхъ поръ держаться вмѣстѣ, пока они болѣе не будутъ нуждаться во взаимной помощи.

§ 2.

До дальнѣйшаго продолженія своихъ путей, командиры столкнувшихся судовъ обязаны сообщить другъ другу свое имя, позывные своихъ судовъ, портъ отправленія, портъ назначенія, равно какъ отечественный портъ, предполагая конечно, что имъ это возможно, не подвергая собственнаго судна опасности.

§ 3.

Этимъ же правиламъ должны руководствоваться мореходныя суда, плавающія въ водахъ, соединенныхъ съ открытымъ моремъ.

§ 4.

Вышесказанныя правила вступаютъ въ законную силу съ 1-го сентября этого года.

Подписано собственной Нашей рукой съ приложеніемъ Императорской печати.

15 августа 1876 года.

---

(1) Подобную же инструкцію имѣютъ также командиры нашихъ торговыхъ судовъ. См. ниже приложеніе № VII.

VI.

Выписка изъ инструкціи командирамъ военныхъ судовъ отъ 28 сентября. (Поведеніе командировъ за границею).

§ 6.

Командиръ военнаго судна есть представитель Императора. Будучи отрѣзанъ отъ непосредственнаго сообщенія съ своимъ прямымъ начальствомъ, онъ долженъ поступать во всѣхъ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ настоящею инструкціею, сообразно своему личному усмотрѣнію.

§ 7.

При всѣхъ обстоятельствахъ главною руководящею нитью должны для него быть интересы Высочайшей службы и Отечества.

§ 8.

Его судно представляетъ за границею вооруженную силу Отечества.

§ 9.

При входѣ въ иностранный портъ командиръ военнаго судна долженъ сообразоваться съ мѣстными полицейскими, таможенными и карантинными правилами и неусыпно слѣдить за точнымъ ихъ выполненіемъ. Весьма желательно, чтобы командиръ военнаго судна ознакомился по крайней мѣрѣ съ карантинными правилами мѣста еще при оставленіи послѣдняго порта. При отвѣтахъ на обращенные къ нему вопросы со стороны чиновниковъ санитарной службы онъ долженъ отвѣчать съ большимъ вниманіемъ и большою точностью и избѣгать всѣ недоразумѣнія, могущія послужить поводомъ къ жалобамъ. До входа во внутреннія воды извѣстнаго государства, командиръ военнаго судна Германскаго

флота долженъ испросить предварительное согласіе мѣстныхъ властей. Въ случаяхъ не терпящихъ отлагательства разрѣшеніе должно быть испрашиваемо даже послѣ входа въ извѣстныя воды.

§ 10.

Совмѣстно съ консулами, командиръ военнаго судна Германскаго флота долженъ оказывать всякое покровительство Германскимъ подданнымъ, ихъ торговлѣ, промышленности и мореплаванію, но при этомъ непремѣнно уважать и соблюдать мѣстные законы.

§ 12.

При сношеніи съ консулами Германской имперіи и съ лицами, замѣняющими ихъ мѣсто общею руководящею нитью должны служить служебныя инструкціи консуламъ отъ 6 Іюня 1871 года.

Вся политическая и государственная отвѣтственность за извѣстныя военныя вмѣшательства, по предложенію Германскихъ посольствъ или консульствъ, падаетъ только на этихъ лицъ. Вслѣдствіе этого задача политическаго представителя Германской имперіи главнымъ образомъ заключается въ сношеніи съ мѣстными учрежденіями и въ разслѣдованіи: употреблены-ли всѣ мирныя средства для предотвращенія опасности жизни, свободы и имущества Германскихъ подданныхъ и требуется-ли вообще при данныхъ обстоятельствахъ содѣйствіе матеріальной силы для защиты чести Германскаго флага.

Командиры военныхъ судовъ Германскаго флота поступаютъ въ тѣхъ случаяхъ, когда не имѣютъ спеціальныхъ инструкцій, сообразно указаніямъ политическаго представителя Германской имперіи и сами несутъ только отвѣтственность за исполненіе разъ принятаго на себя военнаго дѣла. Поэтому они должны сначала изслѣдовать возможность выполненія извѣстнаго военнаго дѣйствія, чтобы затѣмъ отвѣтить за честь Германскаго военнаго флага. Имъ предоставляется право письменно или устно изложить свои соображенія по извѣстному дѣлу, чтобы окончательно отклонить отъ себя всякую отвѣтственность.

къ критической оцѣнкѣ извѣстныхъ политическихъ усложненій и къ веденію извѣстныхъ переговоровъ съ мѣстными властями, а въ странахъ нецивилизованныхъ—съ предводителями воинственныхъ племенъ, командиры уполномочиваются только въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ не имѣется постояннаго Императорскаго представителя.

§ 13.

Если командиръ военнаго судна будетъ имѣть какія бы то ни было недоразумѣнія съ властями иностраннаго государства, то онъ долженъ сообщать обо всемъ консулу или дипломатическому представителю Германской имперіи, для дальнѣйшаго разслѣдованія этого недоразумѣнія. Само собою разумѣется, что о случившемся должно кромѣ того немедленно увѣдомить подлежащее начальство.

§ 14.

Когда какимъ бы то ни было образомъ обстоятельства потребуютъ немедленнаго вмѣшательства военно-морской силы, то командиръ военнаго судна долженъ сообразоваться съ принципами морскаго международнаго права и при этомъ никогда не упускать изъ виду, что вся законная отвѣтственность по извѣстному дѣлу падаетъ въ этомъ случаѣ только на него одного.

§ 15.

Такъ какъ интересы Германской имперіи требуютъ того, чтобы ея представители пользовались за границею возможно бо́льшимъ уваженіемъ, то на обязанности командира военнаго судна лежитъ также оказываніе этимъ лицамъ въ возможно красивой и благородной формѣ всѣхъ тѣхъ правилъ вѣжливости и почести морскаго церемоніала, какія предписываются германскою инструкціею.

Командиръ военнаго судна обязанъ находиться въ самыхъ лучшихъ отношеніяхъ съ дипломатическими и консульскими представителями Германской имперіи и по возможности исполнять всѣ ихъ требованія.

На консуловъ командиръ долженъ, кромѣ того, смотрѣть, какъ на агентовъ для всѣхъ надобностей военнаго судна.

Полный списокъ всѣхъ Германскихъ посланниковъ, консуловъ и вице-консуловъ, съ раіонами ихъ дѣйствій, долженъ находиться въ судовой библіотекѣ (befindet sich in der Schiffsbücherkiste) (*).

§ 16.

При военно-политическихъ дѣйствіяхъ, вытекающихъ изъ инструкцій о плаваніи, равно какъ исходящихъ изъ порученій нашихъ [германскихъ конечно] посланниковъ или политическихъ представителей, главную руководящею нитью должны служить слѣдующія правила:

1) Чтобы честь флага была оберегаема при всѣхъ обстоятельствахъ; чтобы по этому командиръ военнаго судна съ того момента, съ котораго онъ принимаетъ на себя исполненіе извѣстнаго военнаго дѣла, являлся отвѣтственнымъ лицомъ въ томъ, что извѣстное дѣло будетъ успѣшно выполнено съ приложеніемъ всѣхъ силъ.

2) Чтобы, до принятія активныхъ мѣръ, были основательно изслѣдованы всѣ отдѣльныя обстоятельства дѣла. Не слѣдуетъ упускать изъ виду, что, въ особенности въ глазахъ нецивилизованныхъ народовъ много теряетъ тотъ, кто, рѣшившись на извѣстное дѣло, не доведетъ его до конца съ тою же энергіею, и

3) Чтобы пораженный непріятель пользовался великодушнымъ обхожденіемъ, но съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы онъ не могъ изъ этого великодушія вывести заключеніе о нашей слабости.

(*) Эти параграфы были впослѣдствіи приказомъ отъ 7 Января 1879 года (См. Marine-Verordnungs-Blatt 1879 Seite 1) дополнены слѣдующими словами: «При посѣщеніи иностранныхъ портовъ командиръ обязанъ немедленно вступить въ сношеніе съ мѣстными представителями Германской имперіи (какъ то: посланниками, послами, консулами) и сообщить послѣднимъ о цѣли путешествія и приблизительное время нахожденія въ этомъ порту. Командиръ военнаго судна обязанъ кромѣ того сообщить Императорскому представителю въ главный городъ мѣстнаго государства всѣ свѣдѣнія о приходѣ въ портъ, цѣли путешествія, приблизительное время остановки во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда онъ зашелъ въ означенный портъ не только для пополненія запасовъ и провизіи, но для рѣшенія извѣстныхъ задачъ, равно какъ въ тѣхъ случаяхъ, когда онъ нуждается въ содѣйствіи мѣстныхъ властей для извѣстной цѣли, даже тогда, когда эти задачи не вполнѣ касаются политическихъ представителей Германской имперіи.

VII. (1)

О посредникахъ и формахъ дипломатическихъ сношеній (2).

(Составлено по Гефтеру; см. его сочиненіе: Европейское международное право, переводъ барона Таубе).

Извѣстный писатель Гефтеръ говоритъ, что задача международнаго права заключается въ сближеніи народовъ и въ облегченіи ихъ взаимныхъ сношеній. Внутренніе законы различныхъ государствъ опредѣляютъ условія международныхъ сношеній частныхъ лицъ исключительно съ частною цѣлью. Свободныя же сношенія государства съ государствомъ, государей и ихъ представителей подчиняются особымъ формамъ.

Уже древніе народы поддерживали между собою, если не постоянныя, то по крайней мѣрѣ, временныя дипломатическія сношенія. Чрезъ посредство своихъ государственныхъ людей и ораторовъ (πρέσβεις, legati, oratores), они обсуждали сообща свои взаимные интересы, по мѣрѣ того какъ интересы эти случайно возникали. Дипломатія была въ то время искусствомъ, доступнымъ для всѣхъ (3). Позднѣе, папы стали посылать въ Константинополь и къ государямъ франкскихъ народовъ постоянныхъ повѣренныхъ, называвшихся *apocisiarii* или *responsales* (4). Затѣмъ съ XV в., одновременно съ развитіемъ тайной политики,

---

(1) Это и всѣ нижеслѣдующія приложенія не находятся въ нѣмецкомъ сочиненіи г. Перельсъ: «Das internationale-öffentliche Seerecht der Gegenwart».

(2) Это приложеніе имѣетъ цѣлью ознакомить читателя съ самыми первоначальными основами дипломатическихъ сношеній государствъ, которыя крайне необходимо знать всякому морскому офицеру, вслѣдствіе того государственнаго и политическаго значенія, которымъ нерѣдко уполномачиваются наши суда за границею. Для того же, чтобы наши соотечественники могли имѣть за границею постоянно подъ рукою справочную книжку объ обязанностяхъ нашихъ консуловъ, съ которыми имъ приходится чаще всего сталкиваться, ниже прилагается полный уставъ для россійскихъ консуловъ въ Европѣ и Америкѣ.

Прим. переводчика.

(3) Исторія старой дипл[о]матіи изложена Weiske, въ его Considérations sur les Ambassadeurs des Romains comparés avec les modernes. Zwickau. 1834.

(4) См. объ этомъ Юстиніана Nov. 123, cap. 25.

и съ возникновеніемъ постоянныхъ армій, при различныхъ европейскихъ дворахъ начинаетъ развиваться современная система постоянныхъ посольствъ. Она имѣла цѣлью какъ взаимный надзоръ государствъ другъ за другомъ, такъ и поддержаніе постояннаго добраго согласія между ними и наискорѣйшее удовлетвореніе ихъ взаимныхъ интересовъ (1). Такъ возникли «дипломатическіе корпусы», состоящіе при дворахъ. Это выраженіе, какъ кажется, было изобрѣтено въ 1754 г., одной придворной дамой въ Вѣнѣ (2).

Въ настоящее время держава, которая захотѣла бы порвать дипломатическія сношенія съ другими государствами или отказаться отъ нихъ, тѣмъ самымъ поставила бы себя внѣ общаго европейскаго международнаго права.

Право активнаго и пассивнаго посольства.

Каждый государь имѣетъ безспорное право отправлять, по дѣламъ государства, посланниковъ къ другимъ державамъ. Только онъ одинъ можетъ придать имъ оффиціальный характеръ. Никто изъ подданныхъ, какъ бы ни были велики его привилегіи и его вліяніе, не пользуется подобнымъ правомъ.

Но нельзя отказать въ этомъ правѣ:

1) государямъ, стоящимъ въ вассальной зависимости или подъ покровительствомъ иностранной державы;

2) полу-независимымъ государствамъ, по крайней мѣрѣ, въ границахъ, указанныхъ ихъ конституціями (3).

Къ этой категоріи принадлежатъ также, напр., различные Швейцарскіе кантоны, по тѣмъ отношеніямъ, которыя не входятъ въ кругъ вѣдомства исключительно центральной союзной власти (4).

---

(1) Ward, Enquiry II, p. 483.

(2) См. письмо прусскаго посланника Фюрста (v. Fürst) къ Фридриху II у Vehse, Geschichte des österreichischen Hofes VIII, S. 113.

(3) См. особенно Merlin sect. II, § 3; Schmelzing § 274.

(4) См. Швейцарскую конституцію 12 сент. 1848 г., ст. 8 и 9. Нѣкогда существовали также города и политическіе союзы, которые подчинялись сюзеренной власти другихъ державъ, но которые, тѣмъ не менѣе, имѣли право, по дѣ-

Наконецъ,

3) узурпатору, съ которымъ государства желаютъ вступить или продолжать дипломатическія сношенія; но, съ другой стороны, это право принадлежитъ также и свергнутому государю, возстановленіе котораго считается возможнымъ, и по скольку этому не препятствуютъ сношенія между третьей державой и узурпаторомъ.

Несамостоятельные правители не могутъ назначать посланниковъ, если это право не пожаловано имъ формально, какъ иногда жаловалось оно вице-королямъ и губернаторамъ провинцій.

Тѣже самыя начала примѣняются вообще и къ праву пріема посольствъ, со всѣми послѣдствіями, какія соединяетъ съ нимъ международное право. Ибо, само по себѣ, оно естественно не можетъ быть не признаваемо даже за частными лицами. Ничто не препятствуетъ имъ принимать посланниковъ отъ иностраннаго государя. На какомъ-бы основаніи могло быть воспрещено коронованной особѣ посылать своего представителя къ несамостоятельному княжескому дому, напр., по дѣламъ о бракѣ или по инымъ чисто личнымъ дѣламъ? Тѣмъ не менѣе, каждое самостоятельное государство имѣетъ право опредѣлять условія, на которыхъ оно согласно принимать посланниковъ, и тѣ права и преимущества, которыя соединяются съ отправленіемъ ихъ должности ([1]).

Собственно для независимаго государства не существуетъ никакой обязанности принимать посланниковъ другихъ державъ. Это чисто дѣло политики. Но государь, безъ всякаго основанія

ламъ войны, торговли и пр., отправлять посольства. Въ этомъ отношеніи Ваттель приводитъ въ примѣръ швейцарскіе города Невшатель и Біеннъ, которые пользовались правомъ объявленія войны (droit de bannière, jus armorum) и вслѣдствіе этого правомъ посольства.

([1]) Интереснымъ документомъ, относящимся къ активному и пассивному праву посольства, представляются мнимые законы Карла V о посланникахъ, помѣщенные у Réal t. V, p. 140 suiv. и у Rousset Cérémonial diplom. t. II, p. 481. См. также, v. Martens, Erzählungen, Th. I, S. 371. Не смотря на ихъ довольно точныя постановленія, мы не считаемъ возможнымъ отнести ихъ къ эпохѣ Карла V; пока не будетъ найдено новыхъ доказательствъ, мы будемъ смотрѣть на нихъ, какъ на апокрифическіе.

отказывающійся принять иностраннаго посланника, подвергается реторсіи. Независимо отъ этого, духъ человѣчности не позволяетъ отклонять во время полнаго мира оффиціальныя сообщенія иностранныхъ державъ, не выслушавъ ихъ (1). Бываетъ иногда, что правительство отказывается принять въ качествѣ посланника то или другое лицо или кого-нибудь изъ своихъ подданныхъ (2). Оно можетъ также отказать въ пріемѣ посланникамъ, полномочія которыхъ не совмѣстны съ законами и конституціей страны. Точно также никакое правительство не обязано принимать папскихъ легатовъ или нунціевъ, полномочія которыхъ явно или тайно основываются на церковныхъ законахъ и, слѣдовательно, могутъ, при осуществленіи ихъ, вызвать столкновенія по вопросамъ религіи съ верховной властью государства. Въ подобномъ случаѣ, правительство можетъ требовать, какъ это принято, напр., во Франціи, чтобы полномочія папскаго посланника были точно опредѣлены и сведены къ разумнымъ границамъ (3).

Классификація посредниковъ международныхъ сношеній.

Активное участіе во внѣшнихъ дѣлахъ государства принимаетъ, кромѣ государя, которому принадлежитъ общее ихъ направленіе, извѣстное число должностныхъ лицъ, спеціально на то уполномоченныхъ. Таковы:

I. Министръ иностранныхъ дѣлъ.

Мы обращаемъ особенное вниманіе на французское министерство иностранныхъ дѣлъ, устроенное на основаніи ордонанса 13 августа 1844 г., съ его особымъ bureau de protocole, на обязанности котораго лежитъ составленіе международныхъ договоровъ и актовъ о территоріальныхъ уступкахъ (concesions), изготовленіе разныхъ дипломовъ (brevets), выдача актовъ назначенія (provisions) и утвержденія (exequatur) консуловъ. Оно даетъ инструкціи посланнику по вопросамъ о церемоніалѣ, привилегіяхъ, льготахъ и

(1) Vattel IV, chap. 65, 66; Merlin, loc. cit., sect. II, § 3.

(2) J. J. Moser, Versuche Th. III, S. 89; Beiträge Th. III. S. 90; Bielfeld, Institut. II, p. 178; Merlin sect. III, no. 3; Klüber, Droit des gens § 176, 187.

(3) Mirus § 94 folg.; Merlin, Répert. univ. mot: Ministre public, sect. V., § 7.

преимуществахъ иностранныхъ посланниковъ и полномочныхъ министровъ (1).

II. Посланники и повѣренные въ иностранныхъ государствахъ, отправляемые для постояннаго попеченія о политическихъ интересахъ своей страны или для устройства частныхъ дѣлъ своихъ государей. На нихъ возлагаются или постоянное завѣдываніе дипломатическими дѣлами при иностранныхъ дворахъ, или только извѣстныя временныя порученія. Въ этомъ отношеніи между посланниками различаются слѣдующіе классы:

1) посланники въ собственномъ смыслѣ (legati publice missi, ministres publics), облеченные правами оффиціальныхъ должностныхъ лицъ и уполномоченные при иностранномъ правительствѣ (2);

2) дипломатическіе агенты, уполномоченные къ веденію такихъ же дѣлъ, какъ и посланники, но безъ характера оффиціальныхъ должностныхъ лицъ;

---

(1) Journal des Débats 20 сентября 1844 г.

(2) Собственно дипломатическихъ представителей (посланниковъ) Блюнчли дѣлитъ на три класса:

1) послы (ambassadeurs, Botschafter),

2) посланники въ тѣсномъ смыслѣ (envoyés, Gesandte) и полномочные министры,

3) повѣренные въ дѣлахъ (chargés d'affaires).

По его мнѣнію между вторымъ и третьимъ классомъ стоятъ министры резиденты.

Послы по общему правилу могутъ назначаться и приниматься только государствами, имѣющими королевскій титулъ. Папскіе легаты и нунціи имѣютъ рангъ пословъ.

Одни только послы представляютъ внѣшнее достоинство самого государя ихъ аккредитовавшаго.

Впрочемъ это ограниченіе права назначать пословъ одними только государствами съ королевскимъ рангомъ основано не столько на юридическихъ принципахъ, сколько на обычаѣ и на томъ практическомъ соображеніи, что небольшимъ государствамъ не соотвѣтственно дорого будетъ стоитъ такое представительство. Но такъ какъ посолъ есть представитель личнаго достоинства своего государя, то съ юридической точки даже непонятно, почему бы герцогъ или другой какой либо государь не могъ назначить себѣ представителя своего личнаго достоинства, т. е. посла; конечно этотъ посолъ не могъ бы имѣть притязаніе на рангъ высшій, чѣмъ тотъ, который принадлежитъ его государю и долженъ бы потому стоять ниже тѣхъ пословъ, которые представляютъ королей. см. Блюнчли: Современное международное право, стр. 148—149, переводъ подъ редакціею графа Камаровскаго).

3) коммисары, назначаемые для устройства опредѣленныхъ единичныхъ дѣлъ, напр., проведенія границъ, улаженія какого-нибудь спора, исполненія извѣстной статьи договора или конвенціи. Они не сносятся непосредственно съ иностраннымъ государемъ, но лишь съ его министрами или ихъ повѣренными;

4) консулы, которымъ поручается блюсти торговые интересы.

Всѣ эти лица назначаются на опредѣленное или неопредѣленное время, окончательно или временно (ad interim).

Замѣтимъ еще, что кромѣ названныхъ лицъ, при посольствахъ часто состоятъ еще другія лица, какъ-то: секретари и иные чины канцеляріи, курьеры и т. д.

Юридическое положеніе посланниковъ вообще.

Всѣ лица, принадлежащія къ одному изъ означенныхъ выше разрядовъ лицъ, должны быть разсматриваемы, прежде всего, какъ органы государства, которое они представляютъ. На этомъ основаніи они пользуются извѣстными правами и преимуществами и вмѣстѣ съ тѣмъ несутъ извѣстныя обязанности, вытекающія изъ ихъ положенія. Затѣмъ они состоятъ въ международныхъ отношеніяхъ какъ съ государствомъ, въ которое они назначены, такъ иногда и съ третьими державами, съ которыми они случайно или необходимо приходятъ въ соприкосновеніе по своей должности. Нашему разсмотрѣнію будетъ подлежать исключительно международный характеръ посланниковъ и консуловъ.

Если къ иностранному правительству уполномачивается, въ качествѣ посланника, его подданный, то характеръ этого послѣдняго будетъ смѣшанный—государственной и международной природы. Ибо въ подобномъ случаѣ необходимо согласіе иностраннаго правительства, и согласіе это можетъ быть условнымъ и ограниченнымъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ оно предполагаетъ безусловную пріостановку подданническихъ отношеній лица на все время его назначенія, по крайней мѣрѣ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда отношенія эти окажутся несовмѣстными съ исполненіемъ обязанностей посланника.

На практикѣ, многія государства, въ томъ числѣ и Франція, высказались противъ этихъ смѣшанныхъ правъ ихъ подданныхъ.

Именно, съ царствованія Людовика XVI, французское правительство стало особенно строго подерживать то начало, чтобы никогда и ни отъ какой иностранной державы не принимать своихъ подданныхъ въ званіи посланниковъ. Шведскіе законы точно также энергически высказываются противъ подобныхъ назначеній. На томъ же самомъ основаніи Германскій Союзный Сеймъ отказался принять въ свои члены гражданъ вольнаго города Франкфурта, какъ представителей нѣмецкихъ государей, за исключеніемъ уполномоченныхъ самаго города [1].

О преимуществахъ посланниковъ вообще [2].

Веденіе дипломатическихъ сношеній между различными государствами необходимо предполагаетъ значительныя уступки съ ихъ стороны. Именно—они обезпечиваютъ каждому посланнику безопасность и свободу, безъ которыхъ немыслимо надлежащее, честное и правильное отправленіе его должности и которыя составляютъ то, что называется *представительнымъ его характеромъ* [3]. Основныя права, вытекающія изъ международнаго характера иностранныхъ посланниковъ, суть *личная неприкосновенность* и *внѣземельность* или полная неподсудность государству, въ которомъ они пребываютъ, по крайней мѣрѣ, насколько эта юрисдикція могла бы затруднить отправленіе ихъ обязанностей. Кромѣ того, посланники пользуются извѣстными преимуществами и извѣстными почетными правами, менѣе существенными, основаніемъ которыхъ служатъ или международные обычаи, или особенные обычаи нѣкоторыхъ государствъ. Они даютъ содержаніе *дипломатическому или посольскому церемоніалу* и, видоизмѣ-

(1) См. Merlin, loc. cit, p. 250.—Codex Legum Suec. de criminibus § 7. и конвенцію 1816 г. между Германскимъ Сеймомъ и Франкфуртомъ см. у Klüver, Staatsarchiv II.

(2) Хорошая критика теорій и практики, сюда относящихся, сдѣлана въ соч. Evertsen de Jonge, Over de grenzen van de regten van gezanten en van secretarissen van vreemde mogendheden. Utrecht. 1850.

(3) Многіе писатели соединяютъ съ этимъ выраженіемъ крайне туманныя представленія, какъ это справедливо замѣтилъ Пиньейро-Феррейра въ своихъ комментаріяхъ на Ваттеля, IV, гл. 70.

няясь соотвѣтственно различію разрядовъ уполномоченныхъ, составляютъ то, что извѣстно подъ именемъ *церемоніальныхъ правъ посланниковъ*.

Неприкосновенность (1).

Неприкосновенность иностранныхъ посланниковъ является до такой степени необходимымъ условіемъ внѣшнихъ сношеній государствъ, что она признавалась всѣми народами, даже въ древнемъ мірѣ (2). Она налагаетъ на правительство, признавшее въ уполномоченномъ повѣреннаго иностраннаго государя, обязанность не только самому воздерживаться отъ всякаго акта, нарушающаго личную неприкосновенность посланника, но и строго преслѣдовать всякое матеріальное или нравственное посягательство на нее со стороны другихъ лицъ, живущихъ въ предѣлахъ его территоріи. Оскорбленіе, нанесенное посланнику, есть оскорбленіе его правительства. Поэтому уголовные законы государствъ объявляютъ государственнымъ преступленіемъ всякій проступокъ, направленный противъ личности иностраннаго посланника (3). Даже репрессаліи не могутъ оправдывать этихъ насилій, если только правительство посланника само не виновно въ подобномъ же нарушеніи международнаго права (4).

Личная неприкосновенность иностраннаго посланника получаетъ дѣйствіе только по достаточномъ удостовѣреніи его полномочій и признаніи его правъ, какъ таковаго, со стороны правительства, при которомъ онъ долженъ состоять (5). Она признается не

---

(1) Монографіи приведены у v. Ompteda § 252; v. Kamptz § 227. См. также Grotius II, 18. 4; Wicquefort I, sect. 2; Bynkershoek, De foro competente legatorum cap. I.

(2) См. объ этомъ lex ultima D. de legatis et Cicero, in Verrem I, 33. См. также замѣчанія Ward, Enquiry II, p. 494 и Hert, Opusc. III, p. 419.

(3) L. 7. D. ad legem Juliam de vi publica; Code pén. franc. art. 25; Прусское уголовное уложеніе § 80; Баварское, ст. 125; Саксонское, ст. 139; кодексъ Германской имперіи, § 104.

(4) Merlin, loc. cit., sect. V, § 3.

(5) Merlin sect. V, § 3, n. 3 и § 4, n. 14.

только за всякимъ дипломатическимъ, надлежаще уполномоченнымъ агентомъ, но распространяется и на лицъ, которыя состоятъ при немъ и при его посольствѣ [1]. Она предполагаетъ также безусловную свободу сношеній посланника со своимъ правительствомъ, свободу посылки и полученія писемъ и депешъ чрезъ посредство какъ особыхъ курьеровъ, снабженныхъ необходимыми документами для удостовѣренія своего званія, такъ и мѣстныхъ почтовыхъ учрежденій. Требуется только, чтобы передаваемыя имъ на почту письма и депеши имѣли на себѣ подлинную посольскую печать [2].

Посланники и состоящія при нихъ лица не могутъ прикрываться правомъ неприкосновенности въ томъ случаѣ, когда своими противозаконными дѣйствіями они вызываютъ со стороны правительства, при которомъ они уполномочены, мѣры безопасности и защиты или карательныя мѣры. Точно также посланникъ не имѣетъ права ссылаться на нее въ такихъ дѣлахъ, которыя не имѣютъ ничего общаго съ его должностными обязанностями: по крайней мѣрѣ, нарушеніе его неприкосновенности въ этихъ случаяхъ не даетъ основанія къ дипломатическимъ жалобамъ [3]. Онъ не можетъ жаловаться и тогда, когда лицо, нанесшее ему оскорбленіе, не знало о его международномъ характерѣ [4].

Правительство, оскорбившее уполномоченнаго при немъ посланника, обязано, смотря по роду обиды, дать удовлетвореніе однимъ изъ международныхъ способовъ (см. упомянутое сочиненіе Гефтера § 102). Если подобное оскорбленіе нанесено однимъ изъ его подданныхъ, то, по требованію потерпѣвшаго посланника, онъ

---

(1) См. I. 7. D. ad legem Juliam de vi publ.

(2) Moser, Versuche IV, 140; Beiträge IV, 542; C. Fr. v. Moser, Kleine Schriften 4; № 2; Schmelzing, Völkerr. § 339.

(3) Такъ, если дипломатъ выступитъ въ качествѣ писателя, то оффиціальный его характеръ не будетъ защищать его отъ нападокъ критики. Если она относится съ уваженіемъ къ званію посла, то отвѣтственна только за личныя оскорбленія или диффамацію. Тоже самое надо сказать объ оскорбленіяхъ, нанесенныхъ иностранному посланнику во время нахожденія его въ какомъ-нибудь неприличномъ мѣстѣ. Въ этомъ смыслѣ l. 15, § 15 Dig. de injur. гласитъ: «Si quis virgines appellasset si tamen ancillari veste vestitas, minus peccare videtur; multo minus si meretricia veste vestitae fuissent».

(4) Vattel IV, § 82; Merlin V, no. 2.

долженъ быть судимъ на основаніи законовъ своего государства. Но не должно допускать самоуправства посланника, кромѣ случаевъ законной самообороны: онъ обязанъ просить удовлетворенія за причиненную ему обиду у правительства, на территоріи котораго совершенъ проступокъ (1).

Внѣземельность (экстерриторіальность).

Равнымъ образомъ и то начало, согласно которому посланники разсматриваются, какъ-бы вовсе не оставлявшими территоріи своихъ государствъ, и на основаніи котораго они изъемлются отъ подсудности судамъ страны, гдѣ они дѣйствительно пребываютъ § 42), во многихъ отношеніяхъ признавалось уже въ древности. Такъ, Римляне признавали даже за уполномоченными отъ провинцій такъ-называемое «jus domum revocandi», т. е. право, во время пребыванія въ Римѣ, не быть подсуднымъ мѣстнымъ судамъ, какъ гражданскимъ, по заключеннымъ ранѣе долговымъ обязательствамъ, такъ и уголовнымъ, за совершенные въ прежнее время проступки, или, по крайней мѣрѣ, подлежать здѣсь лишь предварительному суду (2). Это изъятіе отъ территоріальной подсудности, вмѣстѣ съ личной неприкосновенностью собственно посланниковъ, преобразилось въ современной международной практикѣ въ внѣземельность. Послѣдняя не примѣняется, однако, безусловно ко всѣмъ дипломатическимъ агентамъ. Напротивъ, здѣсь возникаетъ много сомнѣній, которыя могутъ быть объяснены и разрѣшены только съ точки зрѣнія естественныхъ условій дипломатическихъ сношеній.

Изъ самаго существа дѣла вытекаетъ только одно требованіе,

---

(1) v. Pacassy, Gesandschaftsrecht, S. 167. Клюберъ, Droit des gens, § 203, note *e*. приводитъ противоположное мнѣніе Рёмера. Много случаевъ нарушенія правъ посланниковъ и данныхъ за это удовлетвореній разсказано ф. Мартенсомъ, Causes célèbres II, p. 390. 439 suiv. и Мирусомъ, § 340.

(2) L. 2. § 3—6, l. 24, § 1. 2, и l. 25. D. de judiciis. L. 12 D. de accusation, и комментаріи этого закона у Bynkershoek, De judice competenti cap. 6. Мнѣнія современныхъ писателей приведены у Wheaton, Histoire p. 170. (I, 286).

*

именно—обращеніе съ принятыми и признанными дипломатическими агентами, даже въ личныхъ ихъ дѣлахъ, должно быть особенно вѣжливымъ, дабы они могли исполнять свои обязанности съ полной независимостью («Ne impediatur legatio,—ne ab officio suscepto legationis avocetur», какъ говорится объ этомъ уже въ римскомъ правѣ). При отсутствіи международныхъ договоровъ, надо обращаться къ постановленіямъ внутреннихъ законовъ страны, гдѣ пребываетъ посланникъ, чтобы покарать всякое посягательство на его права. Международное право само по себѣ не дозволяетъ только такого проявленія верховной государственной власти, въ судебномъ или административномъ отношеніи, которое противорѣчитъ личной неприкосновенности посланника и достоинству государства, которое онъ представляетъ. Словомъ, оно не допускаетъ никакого насилія надъ его личностью.

Такимъ образомъ, безусловная личная неподсудность посланника мѣстному суду отнюдь не вытекаетъ изъ международнаго его положенія. На это указываетъ Пиньейро-Феррейра [1] и указывали ранѣе его многіе старые публицисты. Такая неподсудность не вездѣ признается и на практикѣ. Но, конечно, юрисдикція безъ принудительныхъ средствъ исполненія имѣетъ мало значенія, не говоря уже о затруднительности установить точныя ея границы.

Классы титулованныхъ посланниковъ.

Между посланниками различныхъ государствъ, уполномоченными при одномъ и томъ же дворѣ, въ принципѣ нѣтъ никакого существеннаго различія. Тѣмъ не менѣе, придворный церемоніалъ и международная практика установили извѣстную классификацію и, вмѣстѣ съ тѣмъ, въ одномъ и томъ же разрядѣ провели различіе между обыкновенными и чрезвычайными посланниками. Послѣдніе долгое время пользовались высшимъ рангомъ сравнительно съ первыми; но это различіе въ настоящее время не признается болѣе.

Согласно современнымъ обычаямъ, къ первому классу относятся:

---

(1) Комментаріи на Ваттеля, IV, 92.

легаты (legati *a* или *de latere*), каковы папскіе нунціи ([1]) и послы (ambassadeurs) свѣтскихъ державъ ([2]).

Во второй разрядъ входятъ: уполномоченные при государяхъ агенты, носящіе титулы интернунціевъ ([3]), посланниковъ (envoyés), полномочныхъ министровъ (ministres plénipotentiaires) и министровъ (ministres).

Третій классъ составляютъ: повѣренные въ дѣлахъ (chargês d'affaires) ([4]) состоящіе только при министрахъ иностранныхъ дѣлъ, хотя бы послѣдніе и не назывались министрами; консулы, получившіе отъ отъ своего правительства особое дипломатическое порученіе.

Посланники, носящіе названіе министровъ-резидентовъ и уполномоченные при извѣстномъ дворѣ, составляютъ средній классъ между посланиками второго и третьяго разрядовъ ([5]).

Въ старой международной практикѣ этихъ дѣленій по рангамъ не существовало. Тогда извѣстны были только послы и агенты. Мало по малу и другіе титулы и наименованія вошли въ употребленіе при многихъ дворахъ. Впрочемъ, различіе ранга не ведетъ къ различію дипломатическихъ обязанностей, правъ на веденіе пе-

---

([1]) Bielfeld въ своихъ Institutions politiques t. II. p. 272 ошибочно проводитъ различіе между *legati de* и *a latere*. Различаются только легаты *a* (или *de*) *latere* и *нунціи*, именно тѣмъ, что первые назначаются изъ числа кардиналовъ.

([2]) По-испански: *embaxadores*, по-итальянски: *ambaciatori*, можетъ быть отъ испанскаго слова *embiar* (envoyer—посылать), или латинскаго (средневѣковаго) *Ambactia*, по-нѣмецки *Ambacht=Amt* (emploi, должность). Пиньейро-Феррейра (коммент. на Ваттеля IV, 70) придерживается невѣрной этимологіи этого слова.

([3]) Австрія отправляло интернунціевъ въ Константинополь съ царствованія Леопольда I (1678 г.). См. Vehse, Geschichte des österreichischen Hofes VI, S. 121. Чаще другихъ посылалъ ихъ Римскій дворъ.

([4]) Повѣренный въ дѣлахъ (chargé d'affaires) долженъ быть отличаемъ отъ временно завѣдывающаго дѣлами миссіи (chargé des affaires). Первый есть дипломатическій представитель своего государства, которое снабжаетъ его надлежащими полномочіями, тогда какъ второй является вообще лицомъ не оффиціальнымъ, не служитъ дипломатическимъ представителемъ и не обличенъ полномочіями. На него возлагается только веденіе текущихъ дѣлъ, имѣющихъ скорѣе частный характеръ.

([5]) Ср. о происхожденіи этихъ названій Merlin, loc, cit., sect. I; Schmelzing, Völkerr. § 281; о названіи «Ministre-résident» см. Wurm, въ Zeitschrift für Staatswissenschaften X, S. 558; Gutschmidt (resp. Ferber) de praerogativa ord. inter legatos § 39.

реговоровъ и годности актовъ, совершаемыхъ посланниками. Только однимъ посламъ придается высшая степень личнаго представительства государя, вѣроятно, по примѣру кардиналовъ-легатовъ (cardinaux-légats), которые на языкѣ римско-католической церкви, называются сынами папы.

Права дипломатическихъ лицъ вообще.

Уже давно, какъ въ монархическихъ, такъ и въ республиканскихъ государствахъ, одинаково заинтересованныхъ въ достоинствѣ своихъ дипломатическихъ представителей, вошло въ обычай требовать въ пользу этихъ послѣднихъ правъ и преимуществъ, выходящихъ далеко за предѣлы дѣйствительныхъ нуждъ.

Эти права являются: или въ формѣ обычнаго распространительнаго толкованія неприкосновенности и независимости, признаваемыхъ за посланникомъ иностранной державы и развивающихся въ систему внѣземельности, въ указанномъ выше смыслѣ (1), или въ формѣ извѣстныхъ почестей и отличій, которыя принадлежатъ посланнику какъ-бы на основаніи молчаливаго договора и составляютъ церемоніальное его право.

И въ томъ, и въ другомъ отношеніи не выработалось никакихъ формальныхъ и общеобязательныхъ правилъ (2) Но, въ извѣстныхъ вопросахъ все-таки можно сослаться на обычаи, принятые нѣкоторыми государствами въ ихъ взаимныхъ отношеніяхъ, или дѣйствующіе въ качествѣ общенеобходимыхъ.

О формахъ дипломатическихъ сношеній.

Внѣшнія сношенія государствъ ведутся устно, или письменно, прямо или чрезъ посредство дипломатическихъ агентовъ. Иногда

(1) Эта система находится уже у Гроція II 18, 4. Правда, послѣ того писатели часто ее оспаривали, напр. Кокцеи, въ новѣйшее время Пиньейро-Феррейра и Эвертсенъ.

(2) «Вольности, дарованныя посланникамъ императоромъ Карломъ V» («Immunités accordées par l'empereur Charles V aux ambassadeurs»; см. de Réal, Rousset и v. Martens Erzählungen I, 369), безъ сомнѣнія, также апокрифичны, какъ и названные выше законы. Много примѣровъ отдѣльныхъ законовъ приводитъ Мартенсъ, loc. cit., I, 330; II, 334.

дипломатическіе акты обращаются непосредственно ко всѣмъ подданнымъ извѣстной страны. Соблюдаемыя при этомъ формы основываются на международныхъ обычаяхъ и на требованіяхъ обстоятельствъ (convenance); онѣ составляютъ часть дипломатической практики каждаго государства и излагаются какъ въ общихъ руководствахъ, такъ и въ спеціальныхъ сочиненіяхъ (1).

Дипломатическій языкъ.

Языкъ, это неоспоримое достояніе человѣка вообще, есть, безъ сомнѣнія, достояніе также и каждаго народа. Каждое государство, каждый государь безспорно имѣютъ право исключительно употреблять извѣстный языкъ, на которомъ они выражаютъ свою волю и которымъ государственныя власти обязаны пользоваться въ своихъ актахъ. Но они не вправѣ требовать, чтобы иностранныя правительства вели съ ними сношенія также на этомъ языкѣ. Напротивъ, они должны признать за ними такое же право говорить на своемъ языкѣ. Стороны могутъ требовать другъ отъ друга только того, чтобы сообщенія каждой были удобопамятны и сдѣланы установленнымъ образомъ.

Неудобства, связывающіяся съ употребленіемъ разныхъ язы-

---

(1) Изъ общихъ сочиненій. относящихся къ практикѣ внѣшнихъ сношеніе государствъ пазовемъ:

Moser, Einleitung zu den Kanzleigeschäften. Hanau. 1750.

Chr. v. Beck, Versuch einer Staatspraxis und Kanzleiübung aus der Politik der Staaten und Völker. Wien. 1854. II Ausg. 1773.

Chr. D. Voss, Handbuch der allgemeinen Siaatswissenschaften. Leipzig. 1799. Th. IV. Staatsgechäftenlehre oder Staatedpraxis.

H. Bensen, Versuch einer systematischen Entwickelung der Lehre von den Staatsgechäften. 2 Thle. Erlangen. 1880 1802.

Die Staatsgechäftenlehre in ihren allgemeinen Umrissen. 2 Thle. Wien. 1814.

Friedr. C. Moser, Versuch einer Staatsgrammatik. Frankfurt. 1749.

Изъ спеціальныхъ сочиненій по этому предмету укажемъ:

S. Sneedorf, Essai d'un traité du style des Cours. Goettingue. 1751; nouv. édition publiée par du Clos, Ibid. 1776.

Le Baron Charles de Martens, Manuel diplomatique. Paris. 1882 et Guide diplomatique; cinquiéme édition, publl par Geffken. Eeipzig. 1866.

Meisel, Cours de styze diplomatique. Tome I. II. Dresde. 1823.

См. кромѣ того v. Kamptz, Neue Literatur § 146; Mirus sect. II, p. 125 suiv.

ковъ, вызвали, несмотря на выставленное выше безспорное начало, необходимость пользоваться какимъ-нибудь нейтральнымъ языкомъ, понятнымъ для всѣхъ сторонъ. Такимъ образомъ извѣстный языкъ, по крайней мѣрѣ, въ сношеніяхъ между нѣкоторыми государствами или на время извѣстныхъ переговоровъ, можетъ сдѣлаться дипломатическимъ. Отъ этого послѣдняго надо отличать языкъ, принятый при дворахъ, для устной рѣчи ([1]).

Международные и придворные обычаи въ томъ и другомъ отношеніи часто мѣнялись, но они никогда вполнѣ не отклонялись отъ вышеуказаннаго начала.

До начала XVIII вѣка официальнымъ языкомъ для международныхъ сношеній и актовъ былъ обыкновенно языкъ латинскій. Такъ еще договоръ о союзѣ четырехъ державъ (Quadruple-Alliance), заключенный въ Лондонѣ въ 1718 г., былъ написанъ на латинскомъ языкѣ. Въ настоящее время этимъ языкомъ пользуется преимущественно Римская курія, употребляя его въ своихъ буллахъ и другихъ оффиціальныхъ актахъ. Придворнымъ языкомъ въ прежнее время былъ языкъ національный; но со времени Филиппа II Испанскаго при многихъ дворахъ вошелъ въ употребленіе испанскій языкъ. Съ царствованія Лидовика XIV придворнымъ и общественнымъ языкомъ начинаетъ становиться языкъ французскій. Вскорѣ онъ сдѣлался также языкомъ дипломатическимъ, употребляемымъ въ сношеніяхъ и договорахъ, что чрезвычайно способствовало успѣхамъ французской политики ([2]). Однако, французскій языкъ никогда не былъ признанъ оффиціальнымъ языкомъ въ сношеніяхъ между государствами, не въ силу какого-нибудь международнаго акта, но въ силу одного изъ тѣхъ обычаевъ, которые основываются на внутренней необходимости. Напротивъ, во многихъ договорахъ, заключенныхъ на французскомъ языкѣ, державы прямо оговаривали, что это обстоятельство ни къ чему не обязываетъ ихъ въ будущемъ.

([1]) Friedr. C Moser, Abbandlungen von europaischen Hof. und Staatssprachen, Frankfurt. 1750; v. Rohr, Einleitung in die Ceremonialwissenschaft, S. 405; у Moser, Versuche II, S. 153.

([2]) Примѣромъ можетъ служить редакція Пиренейткихъ договоровъ. См. объ этомъ мемуары до-Бріенна (Schiller, Allgem. Sammlung historischer Memoiren. Abth. II, Bd. 17, S. 143).

Такъ одна изъ статей (ст. 120) Вѣнскаго трактата гласитъ [1], «Хотя во всѣхъ спискахъ сего трактата употребленъ одинъ французскій языкъ, однакожъ Державами, участвовавшими въ составленіи сего акта признано, что сіе не должно служить правиломъ для будущаго; что и впредь всякая Держава для переговоровъ и постановленія условій будетъ употреблять тотъ же языкъ, который доселѣ былъ ею употребляемъ въ дѣлахъ дипломатическихъ, и что настоящій трактатъ не будетъ почитаемъ за доказательство перемѣны прежнихъ обыкновеній» [2].

Нѣкоторыя державы до настоящаго времени поддерживаютъ требованіе, чтобы всякое обращенное къ нимъ оффиціальное сообщеніе было изложено на ихъ собственномъ языкѣ или, по крайней мѣрѣ, посылалось съ приложеніемъ перевода. Таковъ именно смыслъ постановленія Германскаго Союзнаго Сейма 12 іюля 1817 г. Точно также посланники нѣкоторыхъ державъ, въ сношеніяхъ съ дворами, при которыхъ они уполномочены, употребляютъ только свой отечественный языкъ и обязаны прилагать переводы лишь къ сообщеніямъ, которыя дѣлаются въ интересѣ представляемыхъ ими государствъ. Такъ, министръ Каннингъ предписалъ всѣмъ пребывающимъ за границей дипломатическимъ агентамъ Великобританіи употреблять въ оффиціальныхъ сообщеніяхъ исключительно англійскій языкъ. Оттоманская Порта сносится съ европейскими дворами на турецкомъ языкѣ, но ея переписка прежде обыкновенно сопровождалась латинскимъ переводомъ, въ настоящее же время—французскимъ. Обязательными для себя она признавала только тѣ договоры, которые были написаны на турецко-арабскомъ языкѣ.

Тѣ же самыя правила примѣняются и къ устнымъ сношеніямъ въ торжественныхъ случаяхъ, напр. къ рѣчамъ, которыя про-

---

(1) Пользуемся, съ сохраненіе правописанія, оффиціальнымъ переводомъ главнаго акта Вѣнскаго конгресса, помѣщеннымъ въ «Документахъ для исторіи дипломатическихъ сношеній Россіи съ западными державами европейскими, отъ заключенія всеобщаго мира въ 1814, до конгресса въ Веронѣ въ 1822 году, изданныхъ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ». С.-Петербургъ 1823. Часть I. Акты публичные. Томъ I, стр. 253 и 254.

(2) Ср. также договоръ 1758 г. между Австріей и Франціей. Wenck, Cod jur. gent. III, p. 201.

износятся на публичныхъ аудіенціяхъ. Иностранный посланникъ говоритъ или, по крайней мѣрѣ, можетъ держать рѣчь на родномъ языкѣ, а толмачъ переводитъ ее. Государь отвѣчаетъ на своемъ языкѣ. Но неудобства такого порядка часто вызывали отступленія отъ стараго начала. Лицо низшаго ранга употребляетъ въ сношеніяхъ съ лицомъ болѣе высокаго ранга языкъ этого послѣдняго; иногда же стороны условливаются о нейтральномъ языкѣ, знакомомъ имъ обѣимъ, каковъ въ настоящее время языкъ французскій.

Дипломатическій слогъ.

Если справедливы слова одного знаменитаго писателя, (1) что слогъ есть человѣкъ, мысли котораго онъ отражаетъ, то и слогъ употремляемый государствомъ, долженъ носить на себѣ нѣчто, соотвѣтствующее его высокому положенію. Посланникъ, обязанный говорить отъ имени государства, долженъ отвлечься отъ своей индивидуальности и выбрать такія формы, которыя указывали бы на независимость предсгавляемой имъ страны и достоинство ея государя. Поэтому дипломатическій слогъ долженъ быть до извѣстной степени возвышеннымъ, оставаясь, конечно, слогомъ людей, а не боговъ. Онъ долженъ быть точнымъ, излагающимъ факты въ ихъ послѣдовательности; онъ долженъ избѣгать пошлыхъ и простонародныхъ выраженій. Логичность и ясность—вотъ существенныя качества дипломатическаго слога, который не долженъ быть ни языкомъ метафизика, ни рѣчью оратора (2).

Значеніе, которое придается всякаго рода дипломатическимъ заявленіямъ, какъ вслѣдствіе взаимнаго уваженія государствъ,

---

(1) Слова великаго естествоиспытателя Бюффона въ рѣчи о слогѣ, произнесенной имъ при вступленіи во французскую Академію, въ 1753 г.

(2) Флассанъ, въ своемъ Discours prèliminaire á l'Histoire de la diplomatie française, говоритъ объ этомъ слѣдующее: «Дипломатическій слогъ, какого-бы предмета онъ ни касался, долженъ быть не слогомъ академика, но холоднаго мыслителя, облекающаго въ правильныя и точныя выраженія непрерывную логику. Жаръ отъ котораго почти всегда зависитъ успѣхъ краснорѣчія, долженъ быть исключенъ отсюда».

такъ и ради важности самаго предмета, обязываетъ къ особенно внимательному ихъ изложенію, даже еслибы они просто служили удовлетвореніемъ требованій церемоніала. Иногда ошибки и мелкіе недосмотры вызываютъ недоразумѣнія. Конечно, не всегда должно относиться къ нимъ съ одинаковой строгостью. Имъ не придаютъ никакого значенія, если они не заключаютъ въ себѣ ничего оскорбительнаго. Но когда одна изъ сторонъ сочтетъ себя обиженной въ томъ, что она имѣетъ право требовать, тогда она исправляетъ ошибку заявленіемъ о ней или протестомъ. Если же она найдетъ, что ошибка была сдѣлана съ умысломъ, то она не будетъ отвѣчать до тѣхъ поръ, пока не получитъ удовлетворенія. Она можетъ также отказаться отъ принятія даннаго акта и объявить его недѣйствительнымъ ([1]).

Переписка государей.

Письма государей другъ къ другу пишутся обыкновенно въ общихъ выраженіяхъ, даже когда они касаются государственныхъ дѣлъ; они скорѣй затрагиваютъ ихъ поверхность, чѣмъ входятъ въ существо дѣла. Формы переписки различны, смотря по рангу, какой принадлежитъ государямъ, и по предмету, котораго они касаются. Иногда государи прямо вступаются за своихъ дипломатическихъ представителей во время веденія ими переговоровъ (autoritatis interpositio); иногда они рекомендуютъ извѣстныхъ лицъ или обращаютъ вниманіе на извѣстныя дѣла. Въ этомъ отношеніи различаютъ извѣстительныя грамоты отъ кабинетныхъ писемъ.

Въ *извѣстительныхъ грамотахъ* (*Canzleischreiben, lettres de chancellerie, de conseil de cérémonie*) въ особенности строго соблюдаются всѣ формы международнаго церемоніала. Въ вступительной части выставляютъ полный титулъ государя, отъ имени котораго посылается письмо, предпосылая ему слова: «Бо-

---

[1]) Friedr. C. Moser, Versuch einer Staatsgrammatik; idem, Abhandlung von Kanzleifehlern, въ его: Kleine Schriften V, S. 229. Von Ahndung fehlerhafter Schreiben. Frankfurt. 1750.

жіею Милостію» (par la grâce de Dieu), если дѣло идетъ о коронованномъ государѣ. Затѣмъ слѣдуютъ титулы того къ кому письмо посылается, съ присоединеніемъ наименованія братомъ или сестрой, какъ обыкновенно обращаются другъ къ другу государи и государыни. Государи низшихъ ранговъ даютъ королямъ наименованіе достопочтенныхъ родителей. Въ самомъ письмѣ государь говоритъ о себѣ во множественномъ числѣ,—*мы*, титулуя другаго, смотря по его рангу (Ваше Величество, Ваша Свѣтлость и т. п.), и въ концѣ помѣщаютъ обычную формулу заключеніе письма. Послѣ того выставляютъ названіе мѣстопребыванія государя и число; ниже помѣщается подпись государя, скрѣпленная министромъ иностранныхъ дѣлъ. Этотъ родъ писемъ всегда запечатывается большой государственной печатью.

Кабинетныя письма (*Cabinetsschreiben*, *lettres de cabinet*) пишутся менѣе церемоніальнымъ слогомъ, чѣмъ извѣстительныя грамоты. Обращеніе въ нихъ несложно (Monsier mon frère, Madame ma soeur, или, если пишутъ къ лицу высшаго ранга—Sire). Въ самомъ письмѣ говорятъ о себѣ въ единственномъ числѣ и связываютъ содержаніе письма съ подписью нѣкоторыми обязательными выраженіями. Эти письма отправляются въ малыхъ конвертахъ, съ приложеніемъ малой или средней государственной печати (¹).

Собственноручныя письма (*eigenhändige Schreiben*, *lettres autographes*) не подчиняются никакому церемоніалу и языкъ ихъ болѣе обыкновенный. Между равными государями эти письма служатъ выраженіемъ дружбы; если они посылаются низшимъ по рангу, то доказываютъ особенное расположеніе и любовь. О семейныхъ событіяхъ, какъ то: бракахъ, рожденіи, смерти обыкновенно сообщаютъ извѣстительными грамотами.

Употребленіе той или другой формы предпочтительно передъ другими не обязательно. Можно только сказать, что извѣстительныя грамоты и кабинетныя письма относятся къ оффиціальнымъ сношеніямъ государствъ, и первыя посылаются отъ равныхъ къ

(¹) См. очень разнообразныя подробности у Moser, Versuch II, S. 164 folg.; Sneedorf, Style des cours, chap. 2; Baron de Martens, Manuel diplom., chap. 9; J. Ch. Lünig, Theatrum ceremoniale historico-politicum. Zeipzig, 1720.

равнымъ или отъ высшихъ къ низшимъ. Лица низшаго ранга могутъ писать государю перваго класса въ этой формѣ только съ извѣстными ея измѣненіями.

Различные роды дипломатическихъ актовъ.

Къ актамъ, исходящимъ отъ извѣстнаго кабинета, не требующимъ необходимо участія въ ихъ составленіи уполномоченнаго или министра, относятся слѣдующія:

манифесты и прокламаціи;

протесты;

подробныя изложенія дѣла (déductions);

церемоніальныя письма, вѣрительныя и отзывныя грамоты посланниковъ;

ратификаціи;

акты гарантіи;

реверсы (réversales);

акты отреченія, уступки, отказа и т. п. (1).

Нѣкоторые изъ этихъ актовъ требуютъ для своей дѣйствительности подписи государя. Напротивъ, другіе предназначаются исключительно для публики или имѣютъ только подпись департамента министерства иностранныхъ дѣлъ, который ихъ издалъ. Редакція ихъ, конечно, различна, смотря по ихъ содержанію и цѣли; она не подчиняется опредѣленнымъ и неизмѣннымъ правиламъ. Въ международныхъ актахъ, напр. въ договорахъ, заключенныхъ при участіи нѣсколькихъ державъ, порядокъ подписи ихъ подчиняется правиламъ, указаннымъ въ § 195 сочиненія Гефтера, переводъ барона Таубе.

Способы веденія переговоровъ.

Переговоры о государственныхъ дѣлахъ бываютъ двоякаго рода: это или простыя сообщенія, или переговоры въ собственномъ смыслѣ слова. Послѣдніе могутъ происходить или непосред-

---

(1) Примѣры различныхъ дипломатическихъ актовъ можно найти въ приведенныхъ выше сочиненіяхъ.

ственно между посланникомъ и государемъ, при которомъ онъ уполномоченъ, или между нимъ и министромъ иностранныхъ дѣлъ, или между коммиссарами, спеціально назначенными для этой цѣли заинтересованными правительствами. Наконецъ, они могутъ быть вызваны посредничествомъ одной или нѣсколькихъ третьихъ державъ.

Сообщенія, вызываемыя переговорами, бываютъ или устныя, или письменныя. Въ послѣднемъ случаѣ составляются записки (mémoires) или ноты, т. е. письма, которыми участвующіе въ переговорахъ посредники обмѣниваются между собой. Между нотами различаются подписанныя ноты (notes signées) отъ устныхъ (notes verbales). Первые считаются, по своему содержанію, обязательными. Вторыя употребляются преимущественно въ томъ случаѣ, когда какое нибудь дѣло оставалось нѣкоторое время безъ движенія, и имѣютъ цѣлью ускорить его рѣшеніе или получить отвѣтъ. Наконецъ, въ неподписанныхъ, *конфиденціальныхъ нотахъ* посланники скорѣе говорятъ отъ себя лично, чѣмъ отъ имени представляемыхъ ими государствъ. Онѣ пишутся *для разъясненія положенія дѣлъ* и не влекутъ за собой никакихъ послѣдствій ([1]).

Устныя сообщенія передаются:

1) на аудіенціяхъ, даваемыхъ посланнику государемъ или главою республики. Должны-ли онѣ происходить въ присутствіи министра иностранныхъ дѣлъ или нѣтъ, это опредѣляется внутренними законами каждой страны;

2) на конференціяхъ съ министромъ иностранныхъ дѣлъ или съ его представителями ([2]), въ формѣ разговора или чтенія памятной записки (aide-mémoire), составленной самимъ посланникомъ или полученной имъ отъ своего правительства, съ разрѣшеніемъ

([1]) Baron de Martens, Manuel diplom., § 50 suiv.

([2]) «Дипломатическія конференціи, говоритъ Мартенсъ,—вотъ гдѣ преимущественно можетъ уполномоченный выказать свои таланты способомъ выраженія своего мнѣнія и возраженія на заявляемыя ему предложенія. Тонъ, принятый уполномоченнымъ, много способствуетъ успѣху дѣла; ибо и наиболѣе неотвратимое возраженіе, если оно не высказано осторожно, всегда произведетъ непріятное впечатлѣніе, и тогда трудно ожидать принятія своего мнѣнія тѣми, съ кѣмъ ведутся переговоры».

сообщить ее правительству, при которомъ онъ уполномоченъ, или даже дать съ нея копію (dépêches à communiquer).

Обыкновенно иностранному посланнику не отказываютъ въ требуемой имъ аудіенціи или конференціи, если онъ предварительно и въ принятой формѣ сообщитъ объ ея цѣли. Если совѣщанія на конференціи должны служить основаніемъ для послѣдующихъ переговоровъ, то послѣ каждаго засѣданія ея составляется протоколъ, который подписываютъ участвовавшіе въ немъ уполномочные (1). Иногда иностранный посланникъ вкратцѣ излагаетъ взаимныя объясненія сторонъ въ письменномъ отчетѣ (aperçu de conversation) или въ нотѣ содержаніе которой утверждается присутствующими (2).

Конгрессы.

§ 240. Конгрессы сдѣлались въ новѣйшее время излюбленной формой дипломатическихъ собраній для совѣщанія по особо важнымъ дѣламъ. Иногда на нихъ лично присутствуютъ государи; но гораздо чаще послѣдніе представляются ихъ спеціальными уполномочными. Для образованія конгресса вовсе не необходимо собраніе опредѣленнаго числа государей: достаточно двухъ.

Въ прежнее время были извѣстны только мирные конгрессы, собиравшіеся для прекращенія войны и всеобщаго замиренія, и личныя свиданія государей, на которыхъ обсуждались частныя ихъ дѣла. Въ нашемъ столѣтіи конгрессы получили новое значеніе, именно—стали собираться цѣлью дополненія и укрѣпленія заключеннаго уже мира, развитія его результатовъ, предупрежденія опасностей на будущее время, словомъ, для соглашенія объ общихъ мѣрахъ по дѣламъ, касающимся общихъ интересовъ (3).

(1) Выраженіе «протоколъ» явилось въ дипломатическомъ языкѣ очень недавно. Оно безспорно правильно: уже на средневѣковомъ латинскомъ языкѣ этотъ терминъ, какъ и выраженія: *registratura*, *registratio* употреблялись для обозначенія оффиціальнаго акта, долженствующаго констатировать совѣщанія или переговоры.

(2) de Martens, loc. cit., § 55.

(3) Такъ, до созванія конгресса въ Вѣнѣ, миръ былъ заключенъ ранѣе, на основаніи Парижскаго договора.

Въ настоящее время различаютъ между конгрессами государей и министерскими конференціями, на которыя собираются представители заинтересованныхъ державъ.

Выгоды конгресса, сравнительно съ простыми частными переговорами, очевидны, но съ точки зрѣнія политики обращаться къ нему не всегда благоразумно (1).

Каждая держава можетъ взять на себя починъ предложенія о созваніи конгресса или конференціи. Соглашенія о цѣли, мѣстѣ и формахъ конгреса происходитъ путемъ предварительныхъ совѣщаній или договоровъ. Если мѣсто, гдѣ онъ долженъ засѣдать, опредѣлено, то державы, наиболѣе заинтересованныя въ дѣлѣ, посылаютъ туда своихъ уполномоченныхъ. Третьи державы, какъ не главныя стороны, не имѣютъ право требовать участія въ конгрессѣ. Онѣ могутъ посылать сюда лишь дипломатическихъ агентовъ, съ порученіемъ сообщать имъ о всѣхъ дѣлахъ, которыя обсуждаются на конгрессѣ, и наблюдать, чтобъ на немъ не постановлялось ничего противнаго ихъ интересамъ.

Совѣщанія на конгрессахъ открываются обмѣномъ и провѣркой полномочій. По окончаніи этого дѣла, стороны условливаются о ходѣ занятій, о церемоніалѣ, рангѣ, предсѣданіи и тому подобныхъ предметахъ, которые въ прежнее время часто вызывали долгіе и горячіе споры. Руководство совѣщаніями принадлежитъ или уполномоченному посреднику, или избранному предсѣдателю, или распорядительному совѣту, какъ это было на Вѣнскомъ конгрессѣ. Дѣла рѣшаются не по большинству голосовъ, а единогласно. Каждая изъ сторонъ имѣетъ право выходить изъ конгресса (droit de sécession) (2). Кромѣ общихъ засѣданій, иногда происходятъ частныя совѣщанія между уполномоченными нѣкоторыхъ державъ. Послѣ каждаго засѣданія составляется протоколъ, который, по провѣрки его содержанія, подписывается присутствовавшими на засѣданіи преставителями державъ. Окончательныя постановленія конгресса входитъ въ заключительный актъ (3).

(1) Mably I; p. 146.

(2) Т. е. право оставить конгрессъ или конференцію, съ намѣреніемъ не принимать дальнѣйшаго участія въ совѣщаніяхъ.

(3) Подробности см. въ спеціальныхъ сочиненіяхъ, названныхъ у Омптеды § 180 и слѣд. и Камптца § 74—91. О Вѣнскомъ и послѣдующихъ конгрессахъ см. продолженія Recueil des traités, Мартенса.

Согласно новѣйшей практикѣ, предсѣдательствуетъ на совѣщаніяхъ глава министерства того государства, гдѣ засѣдаетъ конгрессъ. На различныхъ конференціяхъ, собиравшихся въ Лондонѣ, всегда предсѣдательствовалъ глава «foreign office» (министерства иностранныхъ дѣлъ): тоже самое было на Вѣнскомъ конгрессѣ, равно какъ на Парижскомъ 1856 г., когда предсѣдательствовалъ французскій министръ, и на Берлинскомъ 1878 г., предсѣдателемъ котораго былъ германскій канцлеръ. Впрочемъ, право предсѣдательства не даетъ другихъ преимуществъ, кромѣ направленія совѣщаній; при подписаніи же протоколовъ соблюдается азбучный порядокъ.

Договоры объ общественной безопасности и о судѣ.

Современной дипломатіи открыто широкое поле для дѣятельности на пользу общественныхъ интересовъ всѣхъ народовъ вообще или нѣкоторыхъ изъ нихъ въ отдѣльности. Результатомъ общихъ усилій въ этомъ отношеніи явилось, прежде всего огромное число конвенцій, т. е. договоровъ касательно употребленія паспортовъ, взаимной выдачи и пріема бродягъ и преступниковъ (1). Болѣе важны, но пока еще менѣе многочисленны тѣ соглашенія, въ которыхъ установляются общія начала для разрѣшенія столкновеній по дѣламъ уголовной и гражданской юрисдикціи нѣсколькихъ государствъ и для опредѣленія взаимной компетенціи судовъ и исполненія судебныхъ приговоровъ (2), иногда также наказанія за нарушенія лѣснаго устава въ пограничныхъ участкахъ. Въ дополненіяхъ къ Сборнику бар. К. Мартенса помѣщено много конвенцій этого рода.

Международные пути сообщенія, почты, желѣзныя дороги и телеграфы.—Карантинныя учрежденія.

Сообщенія почтовыя, желѣзнодорожныя и телеграфныя, сильно развившіяся въ послѣднее время, главными факторами того эконо-

(1) Ср. Phillimore I, 417.
(2) Krug. Das Internationalrecht der Deutschen. Leipzig. 1851.

мическаго и соціальнаго переворота, который совершился на нашихъ глазахъ. Устраиваемыя по почину и при непосредственномъ участіи правительствъ, эти средства сообщенія облегчаютъ какъ ихъ собственныя взаимныя сношенія, такъ и сношенія народовъ между собой. Безъ сомнѣнія желательно, чтобы въ общемъ управленіи этими новыми путями установилось какая-нибудь однообразная система, если не между всѣми государствами европейской семьи, то по крайней мѣрѣ, между пограничными государствами. Въ этомъ отношеніи въ послѣдніе годы совершился замѣтный прогрессъ. Мы привѣтсвуемъ его съ признательностью.

Большой интересъ представила бы, конечно общая сравнительная таблица, синоптически изображающая результаты достигнутые въ разнообразныхъ отрасляхъ общественнаго труда различными народами; но намъ кажется, что это скорѣе задача статистики, чѣмъ международнаго права (¹). Мы ограничимся лишь нѣкоторыми краткими замѣчаніями, ближе относящимися къ нашему предмету.

I. Конвенція объ австро-нѣмецкомъ почтовомъ союзѣ, заключенная между Австріей и Пруссіей 6 апр. 1850 г. и пересмотрѣнная 5 дек. 1851 г. имѣла для Германіи огромное значеніе. Въ этотъ союзъ входили: Австрія и Пруссія, со включеніемъ герцогствъ Ангальтъ, Шварцбургъ и Вальдекъ—до 1860 г.; затѣмъ Баварія, герцогства Саксонское и Виртембергское, королевство Гановерское, великія герцогства Баденское и Люксембургское, Брауншвейгское, Мекленбургское, Ольденбургское, Ганзейскіе города и тѣ земли, которыя входили въ предѣлы дѣйствія почтоваго управленія дома Турнъ-Таксиса, съ правомъ всегда оставить союзъ. Цѣль его заключалась въ установленіи однообразныхъ правилъ касательно платы и способа пересылки писемъ и почтовыхъ посылокъ въ предѣлахъ союзныхъ государствъ или за-границу. Позднѣе, когда былъ основанъ Сѣверо-Германскій Союзъ и затѣмъ Германская имперія, въ этотъ союзъ вошли и другія государства Германіи. Между многими государствами за-

(¹) См. отчетъ второй сессіи международнаго статистическаго конгресса, изданный, по распоряженію министра земледѣлія, торговли и публичныхъ работъ A. Legoyt. Парижъ. 1856 г. стр. 31 (Статистика путей сообщенія).

ключенны, также спеціальныя конвенціи. Укажемъ, между прочимъ, на конвенціи, заключенныя Германскимъ союзомъ съ Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами въ 1867, 1868 и 1871 гг.; съ Даніей, Бельгіей, Швейцаріей, Нидерландами, Италіей въ 1869 г.; съ Швеціей въ 1869 г.; съ Англіей въ 1870 г.; съ Франціей и Испаніей въ 1872 г.

II. Что касается желѣзныхъ дорогъ, то между государствами также заключено много конвенцій, опредѣляющихъ способы эксплоатаціи и пользованія международными линіями (¹).

III. Относительно телеграфовъ надо замѣтить, что съ 1850 г., на основаніи особыхъ конвенцій между различными государствами, образовались телеграфные союзы. Союзы эти расширились со времени заключенія Парижской конвенціи 17 мая 1865 г. и затѣмъ благодаря періодическимъ съѣздамъ, собиравшимся въ Вѣнѣ (1868 г.), въ Римѣ (1871), въ Петербургѣ (1875) и въ Лондонѣ (1879 г.) (²).

IV. Значительное сближеніе произошло также между многими государствами Европы по предмету карантинныхъ учрежденій, подчинявшихся очень долгое время устарѣлымъ законамъ. Совѣщанія по этому вопросу имѣли мѣсто, нѣсколько десятковъ лѣтъ тому назадъ, въ Парижѣ, на конференціяхъ между представителями всѣхъ государствъ, прилегающихъ къ Средиземному морю: Франціей, Австріей, Неаполемъ, Испаніей Великобританіей, Греціей, Португаліей, Сардиніей, Тосканой, Римомъ и Турціей. На этихъ конференціяхъ, имѣвшихъ 48 засѣданій, съ 23 Іюля 1861 г. по 19 Января 1862 г., былъ выработанъ проектъ *международной санитарной конвенціи* и проектъ *международнаго карантиннаго устава*. До настоящаго времени проектъ ратификованъ только между Франціей и Сардиніей (³).—Мѣры противъ распростра-

(¹) См. сочиненія, приводимыя Helwing'омъ, въ его: Mittheilungen des statistischen Bureaus zu Berlin. 1854. S. 373, особенно Colonial and international postage. London. 1854; Heidemann u. Hütten, Das Postwesen unserer Zeit. 1-er Bd. Leipzig. 1854.—О законахъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, см. Helving. S. 72.

(²) См. объ этомъ важномъ предметѣ M. Saveney въ Revue des deux mondes tome 100, page 358. 101, 551 et suiv.

(³) См. Moniteur 1 іюня 1853 г Отчетъ объ очень интересныхъ совѣщаніяхъ, бывшихъ на этихъ конференціяхъ, изданъ въ двухъ томахъ, частью литографированныхъ, частью напечатанныхъ въ парижской національной типографіи,

ненія индѣйской холеры составляютъ также задачу международнаго надзора.

Учрежденія и договоры, касающіеся торговли и мореплаванія.

Цѣли содѣйствія международному судоходству и торговлѣ служатъ:

I. Учрежденіе вольныхъ портовъ (ports francs), т. е. портовъ, которые открыты для торговли всѣхъ народовъ и свободны отъ взиманія пошлинъ за право ввоза и вывоза и другихъ, кромѣ формально оговоренныхъ сборовъ. Такими портами въ настоящее время являются: Марсель, на основаніи королевскаго ордонанса 10 сент. 1817 г., Ливорно, Генуа, Мессина, Бриндизи, Венеція, Тріестъ, Фіумэ, Браке въ Ольденбургѣ, Гамбургъ на Эльбѣ, въ прежнее время также: Виллафранка въ Совойѣ [1]; Аденъ въ Аравіи; въ Америкѣ: Бахія, Бланка, Панама, Картагена и другіе. Бременъ и Гамбургъ до сихъ поръ остаются вольными портами Германской имперіи.

II. Договоры о торговлѣ и мореплаваніи, заключаемые или отдѣльно, или сообща и обыкновенно имѣющіе цѣлью поставить торговыя сношенія и судоходство въ условія свободы и безопасности. Они касаются не только сношеній во время мира, но предусматриваютъ и случаи войны. Торговые договоры касаются главнымъ образомъ: вывоза, ввоза и транзита товаровъ, пошлинъ, которыми они облагаются, правъ и преимуществъ торгующихъ подданныхъ договаривающихся державъ относительно промышленности, подсудности, религіи, собственности и договоровъ между ними. Въ этомъ отношеніи иностранные торговцы или уравниваются съ туземными подданными, или пользуются правами наиболѣе благопріятствуемой націи. Предметомъ этихъ конвенцій являются также учрежденіе консульствъ, положеніе и преимущества консуловъ. На случай войны между договаривающимися государствами въ эти договоры включается условіе о свободномъ выѣздѣ

---

(1) Schmauss, Corpus juris gentium I, p. 647. 652; v. Kaltenborn, Seerecht I, S. 37. 47. 61. 62. 64.

подданныхъ каждой стороны въ теченіи опредѣленнаго срока и установляются правила касательно нейтралитета—въ случаѣ войны съ третьей державой ([1]).

Договоры о мореплаваніи имѣютъ своей спеціальной цѣлью освободить судоходство договаривающихся сторонъ отъ стѣснительныхъ ограниченій и охранить его отъ произвольныхъ и насильственныхъ дѣйствій; иногда также они ограничиваютъ естественную свободу въ интересѣ развитія мѣстнаго судоходства. Различные предметы этого рода договоровъ суть: удостовѣреніе національности флага и подлинности корабельныхъ бумагъ; допускъ кораблей договаривающихся державъ въ гавани и на рейды каждой изъ нихъ; отношеніе ихъ мѣстному суду, полиціи и финансовой юрисдикціи; ввозъ и вывозъ перевозимыхъ товаровъ; отказъ отъ эмбарго и выдачи каперскихъ свидѣтельствъ въ случаѣ войны между договаривающимися сторонами; права нейтральнаго флага въ случаѣ войны съ третьей державой, и т. п. ([2]).

III. Таможенные договоры, въ особенности таможенные союзы, между которыми нѣмецкій «Zollverein» (Таможенный союзъ) занимаетъ первое мѣсто.

Начало Zollverein'a положено Общимъ Прусскимъ Таможеннымъ Уставомъ 26 мая 1818 г. Этотъ законъ провозгласилъ начало промышленной и торговой свободы. Но въ виду того, что различіе отношеній съ иностранными государствами и превосходство ихъ промышленныхъ силъ не позволяли примѣнять это начало во всемъ его объемѣ, законъ установилъ умѣренный тарифъ на произведенія заграничныхъ фабрикъ. Запрещеніе ввоза было отмѣнено. Вывозъ объявленъ безусловно свободнымъ. Всякія внутреннія стѣсненія торговли уничтожены. Оцѣнка по вѣсу, мѣрѣ и поштучно замѣнила наивную классификацію и грабительскія опредѣленія «ad valorem» старыхъ законовъ.

Послѣ этого перваго опыта, увѣнчавшагося полнымъ успѣхомъ, прусское правительство вступило, съ 1822 г., въ переговоры объ

([1]) О понятіи торговыхъ договоровъ шли совѣщанія, въ 1840 г., въ Бельгійской палатѣ депутатовъ и о томъ же предметѣ во второй Прусской палатѣ, въ 1869 г.

([2]) Klüber, Völkerrecht § 150.

отмѣнѣ главнаго препятствія развитію германской торговли, заключавшагося въ наличности семидесяти различныхъ тарифовъ. Первая конвенція была заключена 14 февр. 1828 г. съ великимъ герцогствомъ Гессенскимъ. Курфюршество Гессенское приступило къ ней 25 авг. 1831 г. Вскорѣ послѣ того произошло сліяніе Прусско-Гессенскаго союза съ союзомъ Баварско-Виртембергскимъ, основаннымъ въ 1826 г. Слѣдствіемъ этого было приступленіе къ союзу королевства Саксонскаго, равно какъ таможеннаго и торговаго союза Тюрингенскихъ государствъ. Съ этого времени великій нѣмецкій Таможенный союзъ сталъ совершившимся фактомъ. Первоначально было постановлено, что союзъ остается въ силѣ до 1 янв. 1842 г., но этотъ срокъ, за неотказомъ отъ участія въ союзѣ ни одного государства въ это время, молчаливо былъ продолженъ еще на 12 лѣтъ. Въ теченіи этого времени союзъ расширился вслѣдствіе присоединенія Бадена, Нассау, Франкфурта, Липпе, Брауншвейга и Люксембурга. Дальнѣйшее существованіе «Zollverein'a» подверглось серьезной опасности съ истеченіемъ послѣдняго срока. Но общественное мнѣніе и мудрость правительствъ удержали его отъ распаданія. Ему удалось даже привлечь на свою сторону Гановеръ и Ольденбургъ и до нѣкоторой степени сблизиться съ Австріей, заключившей съ нимъ торговый и таможенный договоръ 19 февр. 1853 г.

Такимъ образомъ Таможенный союзъ обнялъ собою всѣ государства Германіи, за исключеніемъ Австріи—на югѣ, и Мекленбурга, Ганзейскихъ городовъ и герцогствъ Гольштинскаго и Лауенбургскаго—на сѣверѣ. Наконецъ, событія и договоры 1866 и 1867 гг. повели къ сліянію Zollverein'a съ Сѣверо-Германскимъ союзомъ и затѣмъ съ Германской имперіей, такъ что германское таможенное законодательство является въ настоящее время общеимперскимъ ([1]).

Такъ какъ морякамъ чаще всего приходится искать сношенія съ консулами, то остановимся на нихъ и затѣмъ разберемъ права и обязанности нашихъ консуловъ за границею.

([1]) Ср. Bluntschli, Staatswörterb. Bd. XI, S. 1097 folg. и конституцію Германской имперіи 16 апрѣля 1871 г., ст. 33.

Консула.

Между различными европейскими международными учрежденіями, установленыхъ въ интересѣ торговыхъ сношеній, консульства являются безспорно однимъ изъ древнѣйшихъ, хотя первоначально они и не были извѣстны подъ этимъ именемъ. Консульства являются еще въ ту эпоху, когда торговля еще съ трудомъ вела борьбу за свое существованіе, когда она должна была искать защиты то въ муниципальныхъ корпораціяхъ, изъ которыхъ она вышла, то на иноземной почвѣ, гдѣ, получивъ нѣкоторое вліяніе, она пріобрѣла независимое устройство. Туземные государи начали покровительствовать ей гораздо позднѣе, когда уже прочно утвердилась ихъ власть.

Одною изъ первыхъ потребностей правильно устроенной торговли было обезпечить за собой въ иностранныхъ государствахъ собственную независимую судебную власть, призванную дѣйствовать не только въ спорахъ между подданными одного и того же государства или между ними и мѣстными жителями, но и во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда являлась необходимость защиты торговыхъ интересовъ отъ произвола мѣстныхъ властей. Уже въ XII вѣкѣ, въ богатыхъ торговыхъ городахъ Средиземнаго побережья встрѣчаются должностныя лица, называвшіяся консулами и имѣвшія право суда по торговымъ дѣламъ. Точно также во время крестовыхъ походовъ и даже еще ранѣе, въ Византійской имперіи и въ христіанскихъ государствахъ Сиріи существовали, подъ различными наименованіями, подобнаго же рода должности, охранявшія интересы народовъ и городовъ, торговавшихъ въ этихъ земляхъ. Впрочемъ, въ XIII вѣкѣ мы уже болѣе не находимъ на Востокѣ слѣдовъ этого учрежденія, основывавшагося вообще на началѣ личности обычаевъ, согласно которому каждый народъ могъ быть судимъ только по своимъ собственнымъ обычаямъ.

Послѣ завоеванія восточныхъ христіанскихъ государствъ мусульманами, торговые европейскіе народы стараются выхлопотать отъ новыхъ властителей и ихъ вице-королей въ Египтѣ и варварійскихъ государствахъ капитуляціи или конвенціи, которыя дали бы имъ возможность продолжать здѣсь торговлю. Вмѣстѣ съ тѣмъ

они стремились обезпечить за собой независимую судебную власть, которая явилась подъ старымъ именемъ *консульской*. Около этого же времени итальянскія республики, цвѣтущіе города Прованса и Каталоніи, города могущественной и богатой Фландріи и Ганзейскаго Союза стали основывать не только по берегамъ Средиземнаго моря, но и на побережьяхъ Нѣмецкаго и Балтійскаго морей, торговыя учрежденія съ особыми властями, получившими отъ мѣстныхъ государей право суда и много другихъ привилегій. Такъ напр., въ факторіяхъ Ганзейскаго союза существовали альдерманы и его товарищи, въ другихъ городахъ или республикахъ—губернаторы консерваторы, преторы или консулы. Такъ какъ въ то время не было еще обычая посылать постоянныхъ представителей къ самостоятельнымъ государямъ, то этимъ должностнымъ лицамъ давались и дипломатическія порученія ([1])

Подобное учрежденіе, изъятое изъ-подъ мѣстной юрисдикціи и приходившее въ частныя столкновенія съ установленными властями въ странѣ, было несовмѣстно съ современной системой европейскихъ государствъ и съ утвержденіемъ монархической власти. Оно, напротивъ, являлось захватомъ свободы и независимости территоріальной власти. Поэтому повсюду стало обнаруживаться стремленіе подчинить иностранную торговлю мѣстнымъ законамъ и мѣстнымъ судамъ. Въ различныхъ государствахъ стали учреждаться спеціальные судьи по торговымъ дѣламъ, иногда, какъ напр. въ Франціи, называвшіеся консулами, съ обязанностью покровительствовать, въ разумныхъ предѣлахъ и иностранной торговлѣ. Кромѣ того, торговые интересы народовъ нашли болѣе непосредственную и болѣе дѣйствительную, чѣмъ прежде, охрану въ учрежденіи постоянныхъ посольствъ при иностранныхъ дворахъ. Мѣстные интересы иностранной торговли могли послѣ этого нуждаться развѣ только въ представителяхъ, обязанныхъ защищать ихъ передъ мѣстными властями. Такимъ образомъ средне-

([1]) Ст. историческія замѣченія въ сочиненіяхъ Alex. de Miltitz, особенно Résumé t II, part. 1·re, p. 394; G. F. Martens, Versuch einer historischen Entwickelung des Wechselrechtes; кромѣ того, v. Stuck, Handelsvertage S. 215 и Versuche S. 119; Pawinski, Zur Entstehungsgeschichte des Consulates in den Communen Italiens. Berlin. 1877; наконецъ о консульствѣ Uzés во Франціи M. de Roziere, въ Revue de législation publ. par Laboulaye. II-éme livraison, p. 180.

вѣковые консулы-судьи преобразились въ простыхъ агентовъ, уполномоченныхъ охранять интересы своихъ соотечественниковъ и исполнять извѣстныя полицейскія обязанности. Въ такихъ границахъ учрежденіе это продолжаетъ съ пользой существовать во всѣхъ христіанскихъ государствахъ Европы и Америки. Напротивъ, въ мусульманскихъ государствахъ, именно на Востокѣ (Echelles du Levant) и варварійскихъ государствахъ, оно удержало свой особенный характеръ въ силу какъ старыхъ привилегій, данныхъ различнымъ народамъ, такъ и формальныхъ договоровъ и капитуляцій, обезпечивающихъ ихъ сохраненіе, хотя и оспариваемыхъ въ послѣднее время ([1]). Морскія державы обезпечили за собой это исключительное положеніе также въ Китаѣ, Персіи, Сіамѣ и Мароко ([2]).

Права и обязанности консуловъ.

Согласно дѣйствующему праву европейскихъ и американскихъ государствъ консулы, какъ мы сказали, являются въ настоящее время особаго рода дипломатическими агентами, на обязанности коихъ лежитъ защита торговыхъ интересовъ извѣстныхъ народовъ въ тѣхъ земляхъ, куда назначены эти лица. Они могутъ быть какъ подданными представляемой ими страны, (consules missi), такъ и подданными государства, гдѣ они пребываютъ (consules electi). И въ томъ и въ другомъ случаѣ они приступаютъ къ отправленію своихъ обязанностей не ранѣе, какъ послѣ признанія ихъ назначенія обоими заинтересованными правительствами. Въ принципѣ, ни одно правительство не обязано признавать иностранными консулами лицъ, ему не правящихся. Поэтому право непризнанія консуловъ обезпечивается даже международными договорами. Въ большинствѣ современныхъ торговыхъ трактатовъ, заключенныхъ между государствами, допускающими учрежденіе консульствъ встрѣчаются подобныя ограниченія. Однако, въ нѣкоторыхъ до-

---

([1]) См. de Miltitz t. II, 2 p. 3 suiv. Эти договоры приведены у Mirue § 96 *a*. Ср. тоже M. Pradier-Fodéré въ Revue de droit internal I, p. 113.

([2]) См. de Martens, Nouveau Recueil général, t. XVII.

говорахъ, формально исключается право сторонъ посылать другъ другу консульскихъ агентовъ (1).

Назначенiе консула производится на основанiи *грамотъ объ утвержденiи или назначенiи* (lettres de provision), выдаваемыхъ правительствомъ, которое онъ долженъ представлять. По общему правилу, всякое государство, даже полусамостоятельное, имѣющее свой особый флагъ, имѣетъ право назначать въ иностранные торговые города своихъ консуловъ.

Консулы вступаютъ въ отправленiе своихъ обязанностей только послѣ признанiя ихъ со стороны государства, въ предѣлахъ котораго они должны дѣйствовать. Это признанiе особенно необходимо въ томъ случаѣ, когда консулъ принадлежитъ къ подданнымъ этого государства (2). Оно совершается посредствомъ *акта признанiя* (exequatur или placet), удостовѣряющаго званiе консула передъ мѣстными властями.

Титулъ консула измѣняется, смотря по объему и важности его обязанностей. Онъ называется обыкновенно генеральнымъ консуломъ, если дѣятельность его распространяется на цѣлую страну или на многiя торговыя мѣста; или просто консуломъ, вице-консуломъ или исполняющимъ должность консула. Впрочемъ, эти титулы не всегда имѣютъ именно это значенiе.

На обязанности консуловъ лежитъ обыкновенно: (3)

---

(1) Какъ напр., въ договорѣ между Францiей и Нидерландами; но, кажется, это постановленiе было отмѣнено. Союзное постановленiе 12 Ноября 1815 г. запретило учреждать консульства въ крѣпостяхъ Германскаго союза. Ср. de Steck, Essais sur divers sujets internationaux, p. 52.

(2) Это было формально условлено въ договорѣ Соединенныхъ Штатовъ съ королевствомъ Обѣихъ Сицилiй 27 авг. 1753 г., ст. XLI. Wenck, Codex juris gent. II p. 753.

(3) Очень пространныя проявленiя о правахъ и преимуществахъ консуловъ находятся въ договорѣ между Францiей и Испанiей 13 марта 1769 г. Wenck, Codex juris gent. III, p. 746; Martens, Recueil, t. 1, p. 629. Изъ новѣйшихъ договоровъ укажемъ на договоръ между Францiей и Техасомъ 25 сентября 1839 г., ст. 8—13, между Францiей и Сардинiей 4 февраля 1852 г. (Gazette des tribunaux 11 mars 1852). См. Laget de Podio, Juridiction des consuls de France à l'étranger. 2-e édit. Marseille. 1843. Для прочихъ государствъ см. Mirus § 390; Phillimore II, 247; B. de Cussy, Réglements consulaires des principaux États. Leipzig. 1852; König, Preussisches Consular-Reglement. Berlin. 1854. 2. Ausg. 1866; Quehl, Das preuss. u. deutsche Consularwesen. Berl. 1863 и сочиненiя, названныя въ § 244, особенно

1) наблюденіе за точнымъ соблюденіемъ договоровъ торговыхъ и мореплаванія какъ правительствомъ, при которомъ они состоятъ, такъ и со стороны представляемаго ими государства. Если замѣчаются нарушенія, они должны поставить это на видъ компетентнымъ властямъ, чтобы исправить ошибку. Они извѣщаются о прибытіи судовъ своего государства, объ ихъ грузѣ и ихъ экипажѣ. Они обязаны также свидѣтельствовать паспорты.

2) Они оказываютъ содѣйствіе или даютъ совѣты купцамъ и морякамъ своего государства, если послѣдніе обращаются къ нимъ съ просьбой. Они могутъ требовать отъ иностранныхъ властей выдачи матросовъ, бѣжавшихъ съ судовъ представляемой ими страны, въ границахъ, опредѣленныхъ договорами или обычаями.

3) Имъ принадлежитъ родъ юрисдикціи по безспорнымъ дѣламъ, именно—засвидѣтельствованіе фактовъ и событій, затрагивающихъ частные интересы ихъ соотечественниковъ. Выдаваемыя ими свидѣтельства считаются оффиціальными документами.

4) Они должны принимать мѣры къ миролюбивому улаженію недоразумѣній, возникающихъ между ихъ соотечественниками или между этими послѣдними и туземцами. Нѣкоторые договоры даютъ имъ даже право третейскаго суда въ спорахъ между капитаномъ и экипажемъ корабля ([1]).

Власть консуловъ, назначаемыхъ въ Турцію и въ особенности въ азіатскія ея владѣнія, а также въ азіатскія и африканскія государства, гораздо болѣе обширна ([2]). Нѣкоторые изъ новѣйшихъ договоровъ установляютъ въ пользу европейскихъ консуловъ въ названныхъ земляхъ право уголовнаго суда надъ соотечественниками. Кромѣ того, они, по стародавнимъ обычаямъ, пользуются здѣсь правомъ гражданскаго суда не только по дѣламъ ихъ со-

---

Neumann (для Австріи); Wertheim, Manuel des Consuls des Pays-Bas. Amsterd. 1861; C. Döhl, Das Consularwesen des Norddeutschen Bundes. Bremen. 1870.

([1]) См. договоръ Ганзейскихъ городовъ съ Сѣверо-Американскими Штатами 1852 г. (N. R. G. XVIII, p. 161, и договоръ Пруссіи съ Нидерландами 16 іюня 1856 г. (Ibid. p. 187); кромѣ того, договоръ Германской имперіи съ Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами 11 декабря 1871 г. и съ Нидерландами 11 января 1872 г.

([2]) См. назв. выше соч. проф. Ф. Ф. Мартенса.

отечественниковъ между собой, но и въ спорахъ послѣднихъ съ туземными подданными. Наконецъ, они могутъ быть облечены правами посланниковъ или повѣренныхъ въ дѣлахъ, при отсутствіи дипломатическихъ агентовъ этого рода ([1]).

Къ преимуществамъ консуловъ въ европейскихъ государствахъ относится въ особенности изъятіе ихъ отъ личныхъ налоговъ и повинностей, которое даетъ имъ возможность свободно исполнять свои обязанности ([2]). Договоры допускаютъ, кромѣ того, изъятіе ихъ отъ подсудности мѣстнымъ уголовнымъ судамъ, или безусловное или за исключеніемъ случаевъ тяжкихъ преступленій. Они подсудны мѣстнымъ гражданскимъ судамъ, преимущественно по торговымъ дѣламъ ([3]); но не отвѣчаютъ за такія дѣйствія,

---

([1]) v. Steck, Versuche. 1783. № XII, S. 88; Mirus § 395; Phillimore II, 271; Halleck X, 21; Massé p. 445 s.

([2]) См. договоръ между Нидерландами и Греціей 1845 г. въ Nouveau Recueil, V, 30 Halleck X, 11.

([3]) См. вышеозначенный договоръ Франціи съ Испаніей 1769 г., ст. 2. Allgem. Preussische Gerichts-Ordnung I, 2, § 65.—Общій принципъ провозглашенъ въ рѣшеніи королевскаго суда въ Эксѣ (Aix) 1843 г., въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

Принимая во вниманіе, что хотя посланники не зависятъ отъ верховной власти страны, гдѣ они отправляютъ свою должность, но что привилегія эта не распространяется на консуловъ;

что эти послѣдніе суть не болѣе, какъ торговые агенты; что если законы полиціи и безопасности обязательныя вообще для всѣхъ живущихъ на французской территоріи, то, слѣдовательно, иностранецъ, находящійся даже случайно въ предѣлахъ этой территоріи, долженъ содѣйствовать всѣми средствами къ облегченію дѣйствія уголовнаго суда;

принимая во вниманіе, что если дипломатическая конвенція, на которую ссылается консулъ Испаніи для оправданія своей неявки, въ качествѣ свидѣтеля, въ судъ, и не вызывала затрудненій въ то время, когда она была заключена, когда уголовный процессъ былъ тайнымъ, то она не примѣнима въ настоящее время, когда, по дѣйствующимъ у насъ законамъ, пренія (въ судѣ) публичны, и свидѣтельскія показанія должны быть даваемы передъ судомъ присяжныхъ устно;

но во вниманіе къ тому, что консулъ—иностранецъ, что онъ могъ не знать порядка и дѣйствія французскаго уголовнаго судопроизводства и что онъ поступалъ добросовѣстно въ своемъ отказѣ.

Судъ объявляетъ г. Соллера (Mr. Soller) свободнымъ отъ штрафа.

Мы оставляемъ въ сторонѣ вопросъ о правильности этого рѣшенія во всѣхъ его частяхъ. Генеральная инструкція для французскихъ консуловъ въ иностранныхъ земляхъ 8 авг. 1814 г. формально даруетъ имъ «личную неподсудность мѣстной власти, за исключеніемъ случаевъ очень тяжкихъ преступленій и

которыя они совершили по предписанію своего правительства и съ одобренія мѣстныхъ властей (1). Консулы, на которыхъ возложены дипломатическія обязанности, какъ напр. въ полусамостоятельныхъ или зависимыхъ государствахъ, могутъ даже требовать признанія за собой права на неприкосновенность и внѣземельность, принадлежащія посланнику. Такія права принадлежатъ дѣйствительно консуламъ, назначеннымъ въ подвластныя Турціи государства, гдѣ за ними признаются, кромѣ того, право убѣжища и свободнаго отправленія богослуженія въ своихъ домахъ (2). По общепринятымъ обычаямъ, консулы, какъ таковые, не могутъ требовать для себя посольскаго церемоніала. [Впрочемъ нѣкоторые договоры требуютъ его. См. Nouveau Recueil, Supplem. V, p. 172, 411, 412]. Они имѣютъ лишь право выставить надъ воротами дома, гдѣ они живутъ, гербъ страны, которую они представляютъ. По рангу этой послѣдней опредѣляется и ихъ рангъ между собою (3).

Ознакомившись теоретически съ различными органами дипломатическихъ сношеній, перейдемъ къ разсмотрѣнію обязанностей нашихъ консуловъ.

Уставъ для Россійскихъ консуловъ въ Европѣ и Америкѣ (4).

ВВЕДЕНІЕ.

Начало русскихъ консуловъ за границею положено было Петромъ Великимъ. Его преобразованія сблизили Россію съ осталь-

исковъ, возбуждаемыхъ противъ нихъ по поводу дѣлъ торговыхъ». Тоже самое признали относительно французскихъ консуловъ въ недавнее время власти города Любека. Договоръ Франціи съ Сардиніей 4 февраля 1852 г. дѣлаетъ важныя уступки въ этомъ отношеніи. См. Wheaton-Dana § 249; Calvo § 484.

(1) Dalloz, Jurispr. générale I, 330.

(2) Mirus § 39.

(3) Болѣе подробныя свѣдѣнія о консулахъ и консульской юрисдикціи читатель найдетъ въ превосходномъ сочиненіи профессора Ф. Ф. Мартенса (2 тома), съ которымъ мы недавно познакомились.

(4) Этотъ нынѣ дѣйствующій уставъ изданъ 23 декабря 1858 года и составляетъ собою приложеніе къ ст. 2025. XI т. 2 ч. Послѣднее изданіе Французскаго перевода вышло въ 1881 году, а англійскаго въ 1883 году.

ными европейскими державами. Отъ зоркаго ока Государя не укрылись тѣ выгоды, которыя приносили консульства внѣшней торговлѣ и мореплаванію ([1]) и онъ рѣшился доставить эти выгоды своему народу. Съ этою цѣлью онъ сталъ учреждать русскія консульства въ главнѣйшихъ городахъ Европы. Первоначальное назначеніе этихъ консульствъ заключалось въ сообщеніи ему всѣхъ свѣдѣній объ иностранной торговлѣ и чрезъ то способствовать развитію внѣшней торговли. Россійскія первыя консульства основаны Петромъ Великимъ, по свидѣтельству Бореля ([2]), въ Амстердамѣ и въ Бордо. На сколько можно вѣрить этому свидѣтельству, съ точностью опредѣлить трудно. Достовѣрно однако же, что уже въ 1717 году въ Голландіи были русскіе консулы ([3]). Изъ 13 статьи регламента комерцъ-коллегіи 1719 г. видно, что въ этомъ же году, во многихъ городахъ Европы и Азіи находились русскія консульства и что консулы въ тоже время были подчинены этой коллегіи ([4]). Наконецъ до насъ дошла инструкція, данная Петромъ Великимъ 7 ноября 1723 г: Якову Евреинову, отправленному консуломъ въ Кадиксъ. Актъ этотъ есть драгоцѣнный памятникъ, свидѣтельствующій о попеченіяхъ Государя о благосостояніи Россіи. Съ этого времени продолжается безпрерывное учрежденіе новыхъ русскихъ консульствъ за границею.

Гл. I.—*Общія положенія.*

Отд. I. Объ обязанностяхъ консуловъ вообще, какъ покровителей своихъ соотечественниковъ и посредниковъ между ними.

1. Генеральные консулы, консулы и вице-консулы въ Европѣ и Америкѣ обязаны заботиться, каждый во ввѣренномъ ему округѣ, о выгодахъ Россійской торговли и мореплаванія, согласно съ постановленіями, заключающимися въ нижеслѣдующихъ статьяхъ.

([1]) См. Консульское право Европы и Америки. Изслѣдованіе Д. Наумова. Москва, 1856 г.

([2]) Borel, de l'origine et des fonctions des Consuls, p. 18.

([3]) Голиковъ, дѣянія Петра Великаго. изд. 2 т. VI. стр. 612.

([4]) Полное собр. Зак. № 3318.

Примѣчаніе 1. Все, что въ нижеслѣдующихъ статьяхъ говорится о Россійскихъ судахъ и подданныхъ, относится въ равной мѣрѣ до финляндцевъ и до принадлежащихъ имъ судовъ, исключая случаи, по коимъ изъятія постановлены въ сихъ статьяхъ.

Примѣчаніе 2. Постановленія нижеслѣдующихъ статей, касающіяся до генеральныхъ консуловъ, относятся равно и къ консуламъ и наоборотъ.

2. Консулъ по своему званію есть посредникъ въ тяжбахъ и спорахъ, возникающихъ въ его округѣ по дѣламъ торговымъ между Россійскими подданными торговаго званія, и на семъ основаніи онъ: 1) разбираетъ, въ качествѣ третейскаго судьи, всѣ неудовольствія Россійскихъ подданныхъ между собою, если спорящіе по взаимному согласію прибѣгнутъ къ его суду; 2) по долгу службы онъ есть по крайней мѣрѣ временной опекунъ и попечитель малолѣтныхъ дѣтей и вдовъ Россійскихъ подданныхъ, умершихъ въ его округѣ, и заступаетъ мѣсто повѣреннаго ихъ отсутствующихъ наслѣдниковъ; 3) онъ удостовѣряетъ законность всѣхъ актовъ, совершаемыхъ Россійскими подданными въ его округѣ.—Отправленіе сихъ различныхъ обязанностей опредѣляется въ послѣдующихъ статьяхъ; если же представится какой либо случай, не предвидѣнный въ нихъ, то консулъ долженъ обратиться за разрѣшеніемъ къ Императорской миссіи, находящейся въ государствѣ, гдѣ онъ имѣетъ пребываніе.

Примѣчаніе. Обязанности Россійскихъ консуловъ по совершенію и засвидѣтельствованію актовъ и документовъ, равно какъ по выдачѣ и засвидѣтельствованію паспортовъ, опредѣлены въ учрежденіяхъ министерствъ (ст. 2319, прил., ст. 46—49).

3. Ни одинъ консулъ безъ особеннаго разрѣшенія Россійскаго правительства не можетъ принять званія консула иностранной державы. Всякому консулу, получающему жалованье, воспрещается принимать прямое или косвенное участіе въ какомъ бы то ни было торговомъ дѣлѣ. Изъ сего правила исключаются случаи, когда консулъ въ качествѣ агента принимаетъ участіе въ дѣйствіяхъ компаніи, состоящей подъ покровительствомъ Россійскаго правительства, и то не иначе, какъ съ разрѣшенія министерства Иностранныхъ Дѣлъ.

Отд. II. О назначении консуловъ, вице-консуловъ, и о канцеляріи консульства.

4. Какъ скоро консулъ получитъ отъ правительства той страны, гдѣ онъ долженъ имѣть пребываніе, надлежащее утвержденіе (exequatur), необходимое для признанія его въ семъ званіи мѣстнымъ начальствомъ, то обязанъ извѣстить о семъ Императорское министерство Иностранныхъ Дѣлъ, равно и департаментъ Торговли и Мануфактуръ.

5. Консулъ подчиненъ министерству Иностранныхъ Дѣлъ и состоитъ подъ начальствомъ Императорской миссіи, находящейся въ государствѣ, гдѣ онъ имѣетъ пребываніе, а также генеральному консулу, гдѣ таковой полагается. Генеральные консулы, консулы и консульскіе агенты обязаны также исполнять всѣ отдѣльныя предписанія, которыя будутъ получать непосредственно изъ министерствъ Финансовъ и Морскаго.

6. Консулы могутъ въ портахъ своего округа назначать вице-консуловъ безъ жалованья, но они всякій разъ обязаны испрашивать на то согласіе Императорской миссіи, отъ которой зависятъ. Если предполагается кого опредѣлить на существующее уже мѣсто, то консулъ обязанъ представить Императорской миссіи обстоятельства, которыя побуждаютъ его предпочтительно выбрать извѣстное лицо. Если миссія одобритъ выборъ консула, то она входитъ съ представленіемъ въ Императорское министер- объ утвержденіи новаго агента. Въ случаѣ же, когда дѣло идетъ объ утвержденіи новаго вице-консульства или агентства въ мѣстѣ, гдѣ таковаго прежде не было, консулъ обязанъ изложить Императаторской миссіи причины, по коимъ онъ считаетъ полезною подобною мѣру. Если миссія найдетъ оныя уважительными, и если по представленію ея министерство Иностранныхъ Дѣлъ изъявитъ свое согласіе на учрежденіе новаго консульства, то приступается къ назначенію и опредѣленію къ мѣсту вице-консула, согласно съ тѣмъ, что изложено въ статьяхъ 7—9 сего приложенія.

7. На мѣста вице-косуловъ могутъ быть назначаемы только лица, безукоризненно пользующіяся добрымъ именемъ. Будучи

разъ назначены Россійскимъ привительствомъ, они безъ его разрѣшенія не могутъ принимать консульской должности отъ другаго правительства. Они принимаютъ въ тоже время формальное обязательство исправлять должность вице-консула безъ всякаго притязанія на жалованье или какое либо возмездіе, кромѣ опредѣляемаго статьями 18 и 24.

8) Вице-консулы получаютъ отъ назначившаго ихъ консула инструкціи во всемъ сходныя съ правилами, изложенными въ семъ приложеніи I. Они посылаютъ къ нему донесенія и получаютъ отъ него дальнѣйшія необходимыя наставленія, за исключеніемъ только того случая, когда Императорская миссія, сообразуясь съ положеніемъ мѣста, сочтетъ нужнымъ имѣть прямыя сношенія съ вице-консуломъ.

9) Какъ скоро вице-консулъ будетъ назначенъ или замѣщенъ генеральный консулъ или консулъ обязанъ (тамъ, гдѣ есть Императорская миссія, то чрезъ ея посредство) ходатайствовать о признаніи новаго должностнаго лица въ его званіи правительствомъ государства, гдѣ онъ имѣетъ пребываніе, и въ тоже время долженъ извѣстить о томъ департаментъ Торговли и Мануфактуръ.

10) Консулъ одинъ подлежитъ отвѣтственности за всѣ дѣйствія по службѣ, сдѣланныя въ его округѣ, были ли они совершены имъ самимъ, или кѣмъ либо, находящимся подъ его начальствомъ, какъ то: вице-консуломъ, агентомъ и т. п. Въ случаѣ нерадѣнія вице-консула, неповиновенія, злоупотребленія или другаго важнаго проступка, консулъ имѣетъ право сдѣлать ему выговоръ и даже, смотря по важности случая, немедленно отрѣшить его отъ должности и представить министерству Иностранныхъ Дѣлъ объ его увольненіи.—Консулъ не подлежитъ отвѣтственности за дѣйствія вице-консула, совершенныя послѣднимъ послѣ надлежащаго объявленія мѣстному начальству объ его отрѣшеніи.

11) Всякій разъ, когда того требуетъ польза службы, и по крайней мѣрѣ разъ въ три года, генеральный консулъ или консулъ обязанъ объѣзжать свой округъ, самъ осматривать положеніе вице-консульствъ и обращать вниманіе на тѣ мѣры, которыя слѣдуетъ предпринять или предложить правительству въ выгодахъ Россійской торговли и мореплаванія.

12) Генеральный консулъ, консулъ и вице-консулъ обязаны имѣть въ своей канцеляріи и содержать въ исправности слѣдующія книги:

1) для записыванія своей оффиціальной переписки;

2) для записыванія различныхъ документовъ и актовъ, выдаваемыхъ имъ по консульскому его званію, какъ то: паспортовъ, засвидѣтельствованій (visas) паспортовъ, свидѣтельствъ о происхожденіи товаровъ, свидѣтельствъ о рожденіи, бракосочетаніи, жизни, смерти, помѣтъ (ст. 16) и вообще всякаго рода удостовѣреній, выдаваемыхъ по консульскому его званію;

3) для записыванія суммъ, взимаемыхъ имъ въ качествѣ консульскихъ сборовъ, согласно съ тарифомъ, указаннымъ въ приложеніи II,

4) для записыванія отъ слова до слова духовныхъ завѣщаній, предъявляемыхъ открытыми консульству, а также пакетовъ съ запечатанными завѣщаніями, съ обозначеніемъ въ томъ и другомъ случаѣ, въ подробности самаго порядка, коимъ они были предъявлены, т. е. лично, или присланы, отъ кого именно, когда, какимъ путемъ и проч Духовныя завѣщанія должны вписываться въ книгу со всѣми подписями и скрѣпами; одно послѣ другаго къ ряду, безъ пробѣловъ; при запискѣ ихъ не должно быть подчистокъ, а описки слѣдуетъ зачеркивать такъ, чтобы можно было зачеркнутое прочитать и должное написать надъ строкою; всякая приписка или поправка ошибки должна быть непремѣнно оговорена и завѣрена консуломъ; наконецъ, по запискѣ въ книгу духовныхъ завѣщаній открытыхъ или пакетовъ съ запечатанными духовными завѣщаніями, предъявители, или ихъ повѣренные должны расписываться въ книгѣ подъ надлежащими статьями. Запечатанные конверты съ завѣщаніями надлежитъ тѣсно обвязывать крестообразнымъ шнуромъ за печатью консульства для предупрежденія всякаго подмѣна. Въ сію же книгу (п. 4) должны быть заносимы всѣ протоколы, буде таковые составлены, относящіеся до завѣщаній;

5) для обозначенія всѣхъ мѣръ, какія имъ будутъ приняты, по смерти Россійскихъ подданныхъ, въ видахъ соблюденія выгодъ ихъ малолѣтнихъ дѣтей или наслѣдниковъ, находящихся въ отсутствіи (ст. 2 сего прил.). Въ сей же книгѣ должны быть

записываемы со всевозможною точностью деньги, цѣнности и другія драгоцѣнныя вещи, которыя будутъ отданы въ консульство на сохраненіе;

6) сверхъ того, въ приморскихъ городахъ, въ консульской канцеляріи должна быть книга для записыванія, по порядку времени, всѣхъ приходящихъ въ мѣсто пребыванія консула и отходящихъ оттуда Россійскихъ судовъ, также качества и цѣнности ихъ груза;

7) кромѣ сихъ шести главныхъ книгъ, консулу дозволяется завести и другія, если того потребуютъ особенныя обстоятельства, или разнообразіе предметовъ и польза службы.—Книги, означенныя въ пунктахъ 2—5, должны быть скрѣпляемы; для генеральныхъ консуловъ и консуловъ Императорскою миссіею, въ той странѣ находящеюся; для вице-консуловъ же консуломъ, подъ начальствомъ котораго они состоятъ.

13. Канцеляріями главнѣйшихъ консульствъ завѣдываютъ секретари или агенты, назначаемые отъ правительства и подчиненные во всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ консулу. Если правительство не сочтетъ нужнымъ опредѣлить гдѣ либо секретаря, то консулъ самъ исправляетъ его должность. Впрочемъ ему дозволяется избрать вѣрнаго человѣка и занимать его въ качествѣ секретаря. Консулъ обязанъ всякій разъ извѣщать министерство Иностранныхъ Дѣлъ объ опредѣленіи и отрѣшеніи подобныхъ агентовъ, и онъ одинъ отвѣтствуетъ за всѣ ихъ дѣйствія по службѣ.

14. Въ оффиціальной своей перепискѣ консулъ долженъ по возможности дѣлать особенныя представленія по отдѣльнымъ предметамъ и отнюдь не смѣшивать ихъ въ одномъ донесеніи.

15. Консулъ получаетъ особую печать, съ изображеніемъ герба Имперіи и слѣдующею надписью «Россійское генеральное консульство, консульство, или вице-консульство въ . . . .», Сія печать должна находиться подъ отвѣтственностью консула. Генеральные консулы и консулы имѣютъ право выставлять на занимаемыхъ ими домахъ, въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ сіе допускается иностранными правительствами, а также на носу гребныхъ судовъ, флагъ, присвоенный ихъ мѣсту, а именно: генеральные консулы—съ тремя горизонтальными полосами; начиная сверху: бѣлою, синею и красною, имѣющій въ крыжу синій Андреевскій крестъ

въ бѣломъ полѣ; а консулы—тотъ же флагъ, но съ косицами. Онъ поднимается ими только на гребныхъ судахъ и только въ портахъ, гдѣ они состоятъ на службѣ. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ консуловъ, флагъ ихъ присвоивается вице-консуламъ и коммерческимъ агентамъ. Сверхъ того Россійскимъ генеральнымъ консуламъ, консуламъ и вице-консуламъ предоставляется выставлять на занимаемыхъ ими домахъ, на томъ же основаніи, какъ выше сказано о флагѣ, щитъ съ изображеніемъ герба Имперіи и надписью вокругъ онаго «Россійское генеральное консульство, консульство, или вице-консульство».

Отд. III. Объ удостовѣреніяхъ, помѣтахъ и выдачѣ документовъ.

16. Консулъ утверждаетъ своею скрѣпою и печатью консульства документы, которые будутъ совершаемы въ его округѣ, или ему предъявляемы, и которые должны получить законную силу въ Россіи, какъ то: свидѣтельства, вѣрющія письма, завѣщанія и проч. Консулъ обязанъ о каждомъ утвержденіи какого либо документа доносить министерству Иностранныхъ Дѣлъ въ предписанный срокъ и въ донесеніи означать какъ содержаніе засвидѣтельствованныхъ бумагъ, такъ и то, когда, отъ кого и кому онѣ выданы и когда утверждены его подписью и печатью, по установленной формѣ.—Консулъ обязанъ сохранить въ своемъ архивѣ вѣрную копію со всякаго документа, скрѣпленнаго его подписью. Въ случаѣ нужды, онъ можетъ потребовать отъ участвующихъ лицъ представленія одной копіи для архива, и другой для того употребленія, которое будетъ ему предписано.— О вещахъ и деньгахъ, ввѣряемыхъ канцеляріи консульства на сохраненіе, консулъ обязанъ давать отчетъ одинъ разъ въ годъ Императорскому министерству Иностранныхъ Дѣлъ.

17. Если на утвержденіе консула представлена будетъ довѣренность на вкладъ суммъ или цѣнностей въ одно изъ кредитныхъ установленій Россійской Имперіи, губерній царства Польскаго и великаго княжества Финляндскаго, или на полученіе ихъ оттуда, то консулъ съ первою же почтою долженъ переслать вѣрную копію съ самаго акта и съ своего утвержденія: для Россійской

Имперіи въ департаментъ Внутреннихъ Сношеній министерства Иностранныхъ Дѣлъ, для губерній царства Польскаго въ канцелярію Варшавскаго генералъ-губернатора, а для великаго княжества Финляндскаго въ канцелярію Финляндскаго генералъ-губернатора.

18. Всякое свидѣтельство или всякій документъ, въ которомъ шхиперы будутъ нуждаться, долженъ быть выданъ отдѣльно, и взысканныя пошлины должны быть означены, на самомъ документѣ, монетою того государства, гдѣ консулъ имѣетъ пребываніе, съ переводомъ на Россійское серебро. Количество сихъ пошлинъ должно быть внесено въ книгу, указанную въ пунктѣ 3 статьи 12, съ означеніемъ нумера выданнаго документа и полученной суммы.

Примѣчаніе. Тарифъ пошлинъ, взимаемыхъ Россійскими консулами въ Европѣ и Америкѣ, означенъ въ приложеніи II. Консулы въ Швеціи и Норвегіи взимаютъ пошлины съ Россійскихъ, финляндскихъ, шведскихъ и норвежскихъ судовъ, на основаніи особаго тарифа, означеннаго въ приложеніи V.

Отд. IV. Объ увольненіи консуловъ.

19. При отставкѣ, или переводѣ къ другой должности, консулъ обязанъ сдать въ надлежащемъ порядкѣ чиновнику, опредѣленному на его мѣсто, печать консульства, книги, означенныя въ статьѣ 12, деньги и вещи, отданныя ему на сохраненіе, а также всѣ бумаги, относящіяся до службы. Они должны оба вмѣстѣ составить всему подробную опись, съ которой снять двѣ копіи, за подписью увольняемаго чиновника и его преемника; одна копія должна быть отправляема въ Императорское министерство Иностранныхъ Дѣлъ, другая остается въ архивѣ консульства. Выбывающему консулу дозволяется снять третью копію, подобнымъ же образомъ засвидѣтельствованную, и оставить ее у себя для очистки на будущее время.

Гл. II.—*Объ обязанностяхъ консуловъ въ отношеніи Россійскихъ военныхъ судовъ и ихъ экипажа.*

20. Консулъ обязанъ оказывать зависящее отъ него содѣйствіе офицерамъ Императорскаго флота всегда, когда того потребуетъ

отъ него командиръ Россійскаго военнаго корабля. Въ особенности онъ долженъ стараться быть полезнымъ во всѣхъ случаяхъ, гдѣ можетъ облегчить затрудненія командира и экипажа при сношеніяхъ съ мѣстными властями, банкирами и т. п.

21. Если консулъ будетъ имѣть свѣдѣніе о скоромъ прибытіи военнаго судна въ портъ, для входа въ который необходимо пособіе лоцмана, то принимаетъ мѣры для высылки его немедленно по появленіи судна. Во всякомъ случаѣ на консулѣ лежитъ обязанность производить лоцманамъ за оказанныя ими услуги плату: по свидѣтельствамъ командировъ военныхъ судовъ (Морск. Уст., ст. 258). О возвратѣ подобныхъ издержекъ консулъ представляетъ Морскому Министерству.

22. Консулъ способствуетъ командиру въ закупкахъ, въ наймѣ рабочихъ, въ пріобрѣтеніи средствъ исправленія судовъ и транспортировки. Какъ скоро Россійскій военный корабль останавливается въ портѣ, гдѣ мѣстопребываніе консула, для производства починокъ, или для того, чтобы запастись жизненными припасами, вещами или деньгами, то командиръ его долженъ дать консулу подробный списокъ всего, что ему нужно, а послѣдній обязанъ доставить ему требуемыя вещи, на самыхъ выгодныхъ условіяхъ. Въ случаѣ неимѣнія при портѣ какихъ либо средствъ или матеріаловъ, консулъ по предложенію командира долженъ просить содѣйствія мѣстнаго начальства.

23. Сдавая подъ росписку командиру корабля требованныя имъ вещи, консулъ присоединяетъ къ нимъ счетъ, съ обозначеніемъ цѣны поставленнаго или заплаченныхъ имъ денегъ. Онъ долженъ самъ подписать сей счетъ и въ то же время объявить: получилъ ли онъ по оному деньги или нѣтъ. Уплаты, дѣлаемыя консуломъ на счетъ морскаго министерства по счетамъ командировъ военныхъ судовъ, должны быть утверждены подписью командира и скрѣпою ревизора. Консулъ удостовѣряетъ своею подписью только тѣ счеты покупокъ и выдачъ, сдѣланныхъ самимъ командиромъ, за достовѣрность которыхъ онъ можетъ поручиться. Въ самыхъ крайнихъ случаяхъ консулъ по требованію командира снабжаетъ его деньгами, на которыя получаетъ векселя на Морское Министерство.

24. При поставкахъ, дѣлаемыхъ для военныхъ кораблей, кон-

сулы, получающіе жалованье, не имѣютъ права брать проценты за коммиссію. Что же касается до консуловъ, не получающихъ жалованья, то количество назначаемаго имъ вознагражденія опредѣляется слѣдующимъ образомъ:

1) Если возложенное на нихъ порученіе будетъ матеріальное или денежное, то они получаютъ по два процента съ общей суммы произведеннаго ими расхода.

2) Если же исполненіе порученія потребуетъ однихъ лишь заботъ и попеченій безъ денежныхъ выдачъ или поставокъ предметовъ, имѣющихъ цѣнность, то за пребываніе военнаго судна, продолжающееся не менѣе пяти дней въ портѣ, опредѣляется консуламъ, вице-консуламъ, или консульскимъ агентамъ по ихъ представленіямъ по пятидесяти рублей, но тогда только, если за исполненныя ими въ то же время матеріальныя и денежныя коммиссіи имъ будетъ причитаться менѣе означенной суммы двухъпроцентнаго вознагражденія, котораго въ такомъ случаѣ вовсе не полагается; иначе удовлетвореніе ограничивается двумя процентами.

25. По прибытіи судна въ портъ, консулъ сверхъ того обязанъ немедленно прислать къ командиру своего агента съ нужными свѣдѣніями для безопасной стоянки корабля. Чрезъ сего агента онъ предупреждаетъ командира объ эпидемическихъ и заразительныхъ болѣзняхъ, если таковыя есть, а также увѣдомляетъ, нѣтъ ли какихъ либо мѣстныхъ болѣзней, и не нужно ли вообще взять особыя предосторожности для охраненія здоровья экипажа; при чемъ сообщаетъ карантинныя правила тамъ, гдѣ они существуютъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ извѣщаетъ, въ чемъ состоятъ особыя полицейскія постановленія, и нѣтъ ли какихъ либо мѣстныхъ обычаевъ, исполненіе которыхъ необходимо

26. Консулъ долженъ сообщать командиру судна свѣдѣнія о тѣхъ почестяхъ, какія должны быть отдаваемы мѣстнымъ укрѣпленіямъ, военнымъ кораблямъ и властямъ согласно съ установленіями и обычаями порта, а также сообщаетъ о томъ, какъ поступаютъ въ семъ отношеніи суда другихъ главнѣйшихъ націй.

27. Во время перваго оффиціальнаго посѣщенія корабля, которое должно быть сдѣлано въ мундирѣ, генеральные консулы имѣютъ право на салютъ въ девять пушечныхъ выстрѣловъ, а кон-

сулы на салютъ въ семь выстрѣловъ. Въ портѣ, гдѣ находится представитель Его Императорскаго Величества, имъ не отдается никакихъ почестей. Вице-консулы и другіе коммерческіе агенты низшаго разряда права на салютъ не имѣютъ.

28. Оффиціальные визиты между консуломъ и командирами судовъ производятся на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Генеральный консулъ, консулъ и прочіе консульскіе агенты обязаны первые сдѣлать визитъ флагману и командиру отряда подъ брейдъ-вымпеломъ тотчасъ по появленіи ихъ флаговъ въ портѣ, если состояніе погоды тому не помѣшаетъ.

2) Командиръ судна по приходѣ въ портъ первый дѣлаетъ визитъ генеральному консулу:

3) Консулъ и вице-консулъ обязаны первые пріѣхать съ визитомъ къ командиру военнаго судна;

4) Оффиціальные визиты дѣлаются только при первомъ приходѣ судна въ портъ или резиденцію консула, и

4) визиты должны быть отданы въ теченіи двадцати четырехъ часовъ, если состояніе погоды или другія уважительныя обстоятельства тому не воспрепятствуютъ.

29. Консулъ передаетъ командиру списокъ лицъ мѣстнаго управленія, коихъ по его мнѣнію командиръ долженъ посѣтить, и сопровождаетъ его, когда сей послѣдній дѣлаетъ визиты по его указанію.

30. Консулъ употребляетъ всѣ старанія для установленія и сохраненія дружественныхъ отношеній между командирами судовъ и мѣстными властями; онъ старается предупредить и устранить всѣ могущія быть непріятныя столкновенія съ мѣстными жителями.

31. По прибытіи военнаго судна консулъ передаетъ командиру онаго право полицейскаго надзора надъ находящимися въ портѣ русскими купеческими судами. Въ случаѣ неповиновенія команды или нарушенія порядка на коммерческомъ суднѣ, консулъ обращается къ командиру военнаго судна о содѣйствіи для приведенія купеческой команды въ должное послушаніе и для возстановленія надлежащаго порядка.

32. Если случится, что командиръ военнаго судна поставленъ будетъ въ необходимость оставить или высадить на берегъ вольнонаемныхъ людей, на суднѣ находящихся, или сдать вещи,

кораблю не принадлежащія, то консулъ обязанъ принять присланныхъ людей и озаботиться о прiисканiи складочныхъ мѣстъ для вещей; но командиръ прибѣгаетъ къ сему въ крайнихъ только случаяхъ, имѣя на то основательныя причины, которыя и обязанъ сообщить консулу.

33. Если вслѣдствіе внезапнаго выхода въ море военное судно оставитъ за собою якоря, цѣпи, шлюпки, или на берегу какія нибудь вещи, или провизію, то консулъ прилагаетъ стараніе о ихъ сохраненіи, сообразуясь, по возможности, въ отношеніи оныхъ съ оставленными ему на сей предметъ наставленіями, а за неимѣніемъ ихъ поступаетъ по собственному усмотрѣнію. Затѣмъ о дѣйствіяхъ своихъ въ подобныхъ случаяхъ сообщаетъ Морскому Министерству. Если на основаніи оставленныхъ консулу наставленій, или вслѣдствіе ветхости вещей и дороговизны ихъ сохраненія признано будетъ болѣе выгоднымъ продать оныя, то продажа сія не можетъ быть произведена иначе, какъ съ публичнаго торга. Продажѣ вещей составляется актъ, который и представляется съ прочими документами въ Морское Министерство вмѣстѣ съ вырученными отъ таковой продажи деньгами.

34. Въ случаѣ бѣгства кого либо изъ служащихъ на Россійскомъ военномъ суднѣ какъ въ портѣ, гдѣ мѣстопребываніе консула, такъ и въ другомъ иностранномъ портѣ во время плаванія, консулъ по полученіи о томъ извѣщенія отъ командира, немедленно обязанъ сообщить о побѣгѣ мѣстному начальству и ходатайствовать о его содѣйствіи къ отысканію и поимкѣ бѣглаго.

35. Коль скоро бѣглый будетъ выданъ, консулъ отсылаетъ его на то судно, къ которому онъ принадлежитъ. Въ случаѣ отбытія судна, консулъ сдаетъ бѣглаго на первый Россійскій или иностранный корабль, идущій въ Россію, подъ росписку шкипера. Эту росписку въ копіи за своею скрѣпою консулъ обязанъ доставить при донесеніи о всемъ происшествіи Морскому Министерству, а сверхъ того препроводить въ оное счетъ издержкамъ на прокормленіе бѣглаго и проч. Если бѣглецъ не будетъ пойманъ до отбытія судна, то консулъ даетъ командиру надлежащія по сему предмету свидѣтельства.

36. Если кто либо изъ принадлежащихъ къ экипажу Россійскаго военнаго судна бѣжитъ въ одномъ изъ иностранныхъ пор-

товъ и потомъ явится въ консульство, находящееся въ другомъ портѣ, и будетъ просить объ отсылкѣ его въ отечество, то консулъ прежде всего долженъ удостовѣриться въ его происхожденіи и убѣдившись, что онъ дѣйствительно русскій подданный, отослать его въ Россію при первомъ благопріятномъ случаѣ.

37. Если лицо, принадлежащее къ экипажу судна и находившееся во время отплытія онаго въ отсутствіи, явится добровольно къ консулу въ теченіе трехъ дней, то онъ выдаетъ ему свидѣтельство съ удостовѣреніемъ о явкѣ и доноситъ о томъ Морскому Министерству.

38. На издержки по подобнымъ случаямъ консулу разрѣшается выдавать векселя на Морское Министерство. Вмѣстѣ съ донесеніемъ министерству о выдачѣ такого векселя консулъ долженъ извѣстить со всевозможною подробностію, какому кораблю принадлежали тѣ люди.

39. Если бѣжавшій—иностранецъ, то консулъ старается о возвращеніи его къ своимъ обязанностямъ, или чрезъ посредство консула той націи, къ которой бѣжавшій принадлежитъ, или, смотря по обстоятельствамъ, чрезъ посредство мѣстныхъ начальствъ. Въ случаѣ отказа или затрудненій со стороны мѣстныхъ начальствъ, консулъ обязанъ сдѣлать надлежащія представленія и донести о томъ Императорской миссіи.

40. Если кто либо изъ находящихся на военномъ суднѣ вынужденъ будетъ за болѣзнію остаться на берегу, то консулъ долженъ исходатайствовать у мѣстнаго начальства приказаніе о немедленномъ отправленіи больныхъ въ госпиталь, или отыскать особое для нихъ помѣщеніе. Онъ обязанъ навѣщать больныхъ по крайней мѣрѣ одинъ разъ въ недѣлю и освѣдомляться о ихъ потребностяхъ и о томъ, достаточное ли имѣютъ о нихъ попеченіе. Выздоровѣвшихъ консулъ имѣетъ посадить на первый корабль Россійскій или иностранный, идущій въ Россію, относя всѣ расходы по сему предмету на счетъ Морскаго Министерства.

41. Въ случаѣ смерти кого либо изъ экипажа военнаго судна, консулъ озабочивается о погребеніи умершаго, сообразуясь притомъ, сколько позволяютъ мѣстные обычаи и возможность, съ обрядами той вѣры, къ которой принадлежитъ умершій. Консулъ

долженъ затѣмъ доставить Морскому Министерству свидѣтельство о его кончинѣ.

42. Лица, избавившіяся отъ непріятельскаго плѣна, а также спасенныя съ судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе, снабжаются консуломъ паспортами для возвращенія на родину. Консулъ долженъ стараться отправить ихъ моремъ на Россійскомъ или иностранномъ кораблѣ.

43. Если война или другія обстоятельства сдѣлаютъ перевозъ моремъ невозможнымъ или слишкомъ затруднительнымъ, то консулъ долженъ отправить людей, потерпѣвшихъ кораблекрушеніе или освободившихся изъ непріятельскаго плѣна, сухимъ путемъ.

44. Консулу предоставляется удовлетворить самымъ необходимымъ ихъ потребностямъ; онъ можетъ снабдить ихъ одеждою, обувью и проч., а также выдать деньги на содержаніе ихъ отъ мѣста своего пребыванія до ближайшаго по пути въ Россію консульства, въ слѣдующемъ размѣрѣ: на каждую нѣмецкую милю по тридцати копѣекъ боцманамъ, унтеръ-офицерамъ, кондукторамъ (не дворянамъ) и т. п., и по пятнадцати копѣекъ матросамъ, деньщикамъ и вообще нижнимъ чинамъ; сверхъ того за всякій день, который они будутъ въ необходимости останавливаться въ какомъ либо портѣ или городѣ, перваго разряда людямъ по тридцати копѣекъ, а втораго разряда людямъ по двадцати пяти копѣекъ (или иностранною монетою по курсу).

45. Консулъ долженъ означить на паспортахъ отправленныхъ имъ такимъ образомъ въ Россію людей сумму, которую онъ выдалъ имъ по силѣ предшедшей (44) статьи. Суммы сіи будутъ ему выплачены, какъ скоро онъ представитъ подробное донесеніе Морскому Министерству.

46. Въ случаѣ особаго политическаго положенія государства, или по собственному усмотрѣнію консула, онъ можетъ для защиты и охраненія русскихъ подданныхъ и ихъ имуществъ прибѣгнуть къ командиру Россійскаго военнаго судна съ просьбою о принятіи съ его стороны мѣръ, какія для безопасности тѣхъ лицъ признаны будутъ нужными; но таковое требованіе консулъ долженъ излагать письменно. Командиръ военнаго судна по полученіи онаго обязанъ предъявить консулу то приказаніе началь-

ства, которое на сей случай имѣетъ, а вслѣдъ за симъ донести о томъ ближайшему начальнику и Морскому Министерству.

Гл. III.—*О власти и обязанностяхъ консуловъ въ дѣлахъ государственнаго хозяйства и торговли.*

Отд. I. О надзорѣ консуловъ за торговлею и мореплаваніемъ.

47. Консулу поставлено въ обязанность имѣть свѣдѣніе о всѣхъ приходящихъ въ порты его вѣдомства и отходящихъ оттуда Россійскихъ судахъ и надзирать за сношеніями мореплавателей и торговцевъ русскихъ. Консулы обязаны прилагать все свое стараніе о сохраненіи порядка между мореходцами, о покровительствѣ и защитѣ Россійскихъ подданныхъ, ихъ личности и имущества, и подавать имъ въ случаѣ нужды совѣты. Въ особенности должны они наблюдать за сохраненіемъ въ неприкосновенности всѣхъ правъ, присвоенныхъ существующими трактатами Россійскому флагу и торговлѣ.—При исполненіи сихъ различныхъ обязанностей, консулы, если потребуютъ того обстоятельства, должны составлять протоколы словесныхъ показаній; сдѣлать на словахъ или письменно представленія мѣстнымъ начальствамъ; даже обращаться къ нимъ съ формальными требованіями. Въ случаѣ, если бы представленія или формальныя требованія ихъ не были приняты или не имѣли успѣха, они обязаны немедленно доносить о томъ Императорской миссіи, предоставляя ей принять дальнѣйшія мѣры, какія она сочтетъ нужными.—Консулы должны постоянно доносить министерству Иностранныхъ Дѣлъ и департаменту Торговли и Мануфактуръ о тѣхъ дѣлахъ, которыя потребуютъ ихъ вмѣшательства.

48. Консулъ обязанъ имѣть наблюденіе, чтобы Россійскій флагъ былъ употребляемъ не иначе, какъ сообразно съ существующими законами и постановленіями, кромѣ исключительныхъ случаевъ, въ коихъ консулъ получитъ отъ начальства особенныя предписанія на сей предметъ.

Отд. II. Объ обязанностяхъ консуловъ по прибытіи судна.

49. По прибытіи Россійскаго судна, консулъ имѣетъ право требовать, чтобы шкиперъ явился въ консульство для предъяв-

ленія своихъ корабельныхъ документовъ, и сей послѣдній обязанъ, приведя въ безопасность свое судно, исполнить требованіе консула не позже, какъ въ теченіе двадцати четырехъ часовъ. Бумаги, предъявляемыя консулу, суть слѣдующія:

1) видъ о постройкѣ или пріобрѣтеніи судна;

2) патентъ на поднятіе русскаго купеческаго флага;

3) списокъ корабельныхъ служителей (судовая роль);

4) таможенный паспортъ, если судно пришло изъ Россійскаго порта, и, кромѣ сего паспорта:

5) либретто, если судно принадлежитъ къ одному изъ портовъ Чернаго моря.—Сверхъ того, шкиперъ обязанъ предъявить еще слѣдующіе документы, которые по внесеніи въ книгу, должны быть возвращены ему, какъ скоро онъ ихъ потребуетъ:

6) ластовое письмо;

7) цертепартію, если судно нагружено однимъ хозяиномъ, а если многими, то всѣ коносаменты, и

8) журналъ шкипера, если консулъ найдетъ сіе необходимымъ.

Если консулъ не считаетъ нужнымъ требовать предъявленія журнала, то обязанъ по крайней мѣрѣ истребовать отъ шкипера точное донесеніе о плаваніи. Въ семъ донесеніи должно по возможности быть показано мѣсто и время его отправленія; путь, которому онъ слѣдовалъ; всѣ достопримѣчательныя обстоятельства, имъ видѣнныя, или о которыхъ имъ собраны свѣдѣнія, какъ то: объ открытыхъ новыхъ меляхъ и подводныхъ камняхъ, о вновь устроенныхъ маякахъ, о потерпѣвшихъ бѣдствіе судахъ, и т. п.; о флотахъ, эскадрахъ и военныхъ судахъ, имъ встрѣченныхъ, а также о судахъ, показавшихся ему подозрительными; измѣненія, сдѣланныя въ уставахъ карантинномъ, таможенномъ и портовомъ (d'ancrage) тѣхъ мѣстъ, гдѣ онъ останавливался; наконецъ все, что онъ узналъ замѣчательнаго и что можетъ касаться до Россійской торговли и мореплаванія.—Консулъ самъ рѣшаетъ, стоитъ ли предметъ донесенія шкипера письменнаго изложенія, или достаточно одного внесенія его въ книгу означенную въ пунктѣ 6 статьи 12. Въ послѣднемъ случаѣ шкиперъ долженъ росписаться въ книгѣ подъ своимъ донесеніемъ.

Примѣчаніе 1. Документы, означенные въ пунктахъ 1—5 сей

(49) статьи, оставляются въ консульствѣ на сохраненіи во все то время, пока судно находится въ гавани.

Примѣчаніе 2. Что касается до финляндскихъ судовъ, корабельныя бумаги которыхъ совершенно другія, то шкиперы ихъ также обязаны являться въ консульство и оставлять тамъ до своего отъѣзда слѣдующіе документы: 1) Bilbref, или видъ о постройкѣ судна; 2) Máte-bref, или свидѣтельство о вмѣстимости судна; 3) Helfrihets-bref или fri-bref, т. е. удостовѣрительное свидѣтельство въ томъ, что судно по своей постройкѣ принадлежитъ къ разряду судовъ, извѣстныхъ подъ названіемъ Kravel: документъ сей, возобновляемый ежегодно, или при всякомъ предпринимаемомъ продолжительномъ плаваніи, никогда не дается судамъ, извѣстнымъ подъ названіемъ Klink; 4) паспортъ, за подписью генералъ-губернатора Великаго Княжества, или мѣстнаго губернатора или магистрата.

Примѣчаніе 3. Финляндскіе шкиперы обязаны, сверхъ указанныхъ въ пунктахъ 1—3 примѣчанія 2 къ сей (49) статьѣ, предъявлять еще слѣдующіе грузовые документы, которые возращаются имъ немедленно по внесеніи въ книгу: 1) паспортъ финляндской таможни; а если судно идетъ изъ иностраннаго порта: 2) цертепартію или коносаменты 3) журналъ.

Примѣчаніе 4. Корабельные документы, означенные въ пунктахъ 1—5 сей (49) статьи для Россійскихъ судовъ, и въ пунктахъ 1—4 примѣчанія 2 къ сей (49) статьѣ для финляндскихъ судовъ, отбираются у шкипера и оставляются въ консульствѣ въ тѣхъ только случаяхъ, когда судно входитъ въ портъ для торговаго дѣйствія; когда же оно заходитъ для покупки провизіи, снабженія водою, принятія ордера и т. п., то достаточно одной явки шкипера въ консульство и предъявленія тамъ документовъ.

50. Въ случаѣ простой остановки судна въ портѣ, гдѣ есть консулъ, шкиперъ обязанъ подать ему объявленіе о причинахъ остановки. Если она продлится долѣе двадцати четырехъ часовъ, то шкиперъ имѣетъ предъявить въ консульство корабельные и грузовые документы, какъ о томъ постановлено въ статьѣ 49 и заплатить консульскія пошлины по тарифу

сообразно съ тѣмъ, что опредѣлено на случай вынужденной остановки судна.

51. Если консулъ не имѣетъ пребыванія въ томъ портѣ, куда судно вошло, то сообщенія, предписываемыя статьями 49 и 50, могутъ быть произведены письменно.

52. Независимо отъ подробностей, сообщенныхъ шкиперомъ въ его объявленіи (ср. ст. 49, 50), консулъ обязанъ означить въ книгѣ, указанной въ пунктѣ 6 статьи 12 сего приложенія, названіе и вмѣстимость судна, имена шкипера и судохозяина, день прибытія, продолженіе плаванія, число матросовъ и пассажировъ и въ особенности число Россійскихъ подданныхъ тѣхъ и другихъ, наконецъ родъ и приблизительную цѣнность груза, по количеству тоннъ или ластовъ торговыхъ. Онъ долженъ удостовѣриться: въ порядкѣ ли корабельныя и грузовыя бумаги, а также паспорты пассажировъ. Онъ имѣетъ право, если признаетъ нужнымъ, осматривать съѣстные припасы и врачебныя средства, и если найдетъ тѣ и другія въ удовлетворительномъ положеніи, то означить сіе въ свидѣтельствѣ о прибытіи, которое выдаетъ шкиперу. Если корабельные документы или бумаги кого либо изъ пассажировъ будутъ заключать въ себѣ неисправности, то консулъ долженъ принять такія мѣры, какихъ потребуютъ обстоятельства. Если онъ замѣтитъ, что жизненные припасы, или врачебныя средства недостаточны, или дурнаго качества, то немедленно обязанъ озаботиться объ устраненіи сего. О всѣхъ таковыхъ случаяхъ онъ имѣетъ доносить Императорской миссіи, а также по принадлежности департаменту Торговли и Мануфактуръ, или канцеляріи Финляндскаго генералъ-губернатора.

53. Если шкиперъ не явится въ теченіе двадцати четырехъ часовъ въ консульство, какъ это предписано статьею 49 сего приложенія, то консулъ долженъ самъ отправиться на его судно, или послать туда своего вице-консула или секретаря, или наконецъ прибѣгнуть къ помощи мѣстнаго начальства, буде сочтетъ сіе нужнымъ, чтобы потребовать отъ шкипера исполненія предписаній изложенныхъ въ семъ приложеніи I. Консулъ, вице-консулъ или секретарь долженъ составить протоколъ о таковомъ требованіи, въ присутствіи шкипера и его помощника и вмѣстѣ

съ ними подписать его. Если послѣ того шкиперъ не явится немедленно въ консульство для предъявленія своихъ бумагъ и для донесенія, то подвергается денежному взысканію не свыше пяти рублей въ пользу казны. Шкиперъ освобождается однако же отъ штрафа, если причиною неявки были обстоятельства, отъ него не зависящія. Если шкиперъ не въ состояніи заплатить штрафъ, то оный долженъ быть взысканъ съ хозяина судна, который по закону отвѣтствуетъ за всѣ дѣйствія и поступки своего шкипера.

54. Во время стоянія Россійскаго судна въ гавани консульскаго округа, консулъ имѣетъ право приглашать къ себѣ шкипера и корабельныхъ служителей всякій разъ, когда ему нужно будетъ сдѣлать имъ какія либо сообщенія; требовать отъ нихъ объясненій или свѣдѣній; допрашивать по жалобамъ, приносимымъ на нихъ, или выслушивать въ качествѣ свидѣтелей. Шкиперъ и корабельные служители не должны уклоняться отъ исполненія подобныхъ требованій.

55. Если торгующіе или шкиперы будутъ уклоняться отъ взноса пошлинъ, установленныхъ за выдаваемыя имъ отъ консула свидѣтельства (ср. ст. 18 сего прил.), то они подвергаются денежному въ пользу казны взысканію не свыше двойнаго количества упомянутыхъ пошлинъ противъ тарифа, означеннаго въ приложеніи II (ср. Улож. о Наказ., ст. 1248).

56. Такъ какъ нашими законами предписано (Уст. Торг., ст. 903, 1023) шкиперамъ по прибытіи въ иностранный портъ тщательно освѣдомляться о законахъ, существующихъ тамъ для торговли и мореплаванія, объ уставахъ таможенномъ, карантинномъ и другихъ, а также о мѣстныхъ обрядахъ и обычаяхъ, и соблюдать ихъ въ точности, то консулъ долженъ напоминать имъ о сей обязанности и сообщать имъ въ случаѣ нужды необходимыя свѣдѣнія и объясненія.

Отд. III. О надзорѣ консуловъ за продажею и покупкою судовъ.

57. Консулъ обязанъ наблюдать за продажею всякаго Россійскаго купеческаго судна въ портахъ и гаваняхъ своего округа. Онъ долженъ заботиться о строгомъ исполненіи правилъ, предписанныхъ по сему случаю, а именно:

1) Запрещается продавать Россійское судно въ иностранномъ портѣ безъ вѣдома и участія русскаго консула (Уст. Торг., ст. 811.).

2) Консулъ не прежде можетъ изъявить свое согласіе на продажу, какъ по истребованіи отъ шкипера довѣренности или другаго какого либо законнаго документа, дающаго ему право на продажу судна, и по удостовѣреніи въ томъ, что условленная цѣна соотвѣтствуетъ дѣйствительной стоимости корабля (Уст. Торг., ст. 812.).—Только въ томъ случаѣ, когда судно будетъ признано негоднымъ къ продолженію плаванія, консулъ по соглашеніи съ коммиссіонеромъ или корресподентомъораблехозяина если таковой находится на мѣстѣ, а за отсутствіемъ его собственною властью, можетъ изъявить согласіе на продажу, не требуя предъявленія довѣренности; но такая негодность судна къ продолженію плаванія должна быть предварительно достаточно доказана.

3) Если покупщикъ не Россійскій подданный, то консулъ, прежде чѣмъ дать свое согласіе на совершеніе продажной записи, долженъ истребовать къ себѣ всѣ бумаги, удостовѣряющія національность судна, а именно крѣпость, патентъ на поднятіе русскаго флага и паспортъ, выданный шкиперу на отплытіе его изъ Россіи (Уст. Торг., ст. 812).

Если по законнымъ обстоятельствамъ шкиперъ не будетъ въ состояніи представить тотъ или другой документъ, то онъ обязанъ письменно изъяснить причины, препятствующія ему сіе сдѣлать.

4) Что же касается до продажи Россійскихъ судовъ въ портахъ, гдѣ консулъ самъ не находится, то послѣдній обязанъ отнестись къ мѣстнымъ начальствамъ о подтвержденіи нотаріусамъ, маклерамъ и другимъ лицамъ, до которыхъ сіе касается, чтобы они не иначе входили въ такого рода сдѣлки, какъ по истребованіи отъ шкипера доказательствъ на право его продать судно, а если покупщикъ не Россійскій подданный, то по отобраніи отъ него всѣхъ документовъ, удостовѣряющихъ національность корабля, для доставленія ихъ въ ближайшее Россійское консульство.

5) Изъ вышеизложенныхъ постановленій (п. 1, 2, 4) относится къ финляндскимъ судамъ только то, что говорится объ обязанности консула удостовѣриться въ правѣ продавца на продажу

судна (Уст. Торг., ст. 812, примѣч.). Что же касается до упоминаемыхъ въ пунктѣ 3 сей (57) статьи документовъ, то тѣ, которые принадлежали финляндскимъ судамъ, должны быть отсылаемы въ канцелярію Финляндскаго генералъ-губернатора, въ городъ Гельсингфорсъ.

6) При совершеніи продажи въ самомъ мѣстѣ пребыванія консула, а равно и въ одномъ изъ портовъ его округа, онъ долженъ сообразоваться съ дѣйствующими законами относительно платы корабельнымъ служителямъ и возвращенія ихъ въ Россію (Торг. Уст. ст. 813). Онъ обязанъ именно наблюдать за тѣмъ, чтобы корабельные служители, если они Россійскіе подданные, были удовлетворены платою по расчету до времени прибытія ихъ въ Россію, принимая въ соображеніе разстояніе (Уст. Торг., ст. 997, п. 2), и стараться отправить ихъ на счетъ прежняго хозяина судна; если же они сами условятся идти къ другому корабельщику, чему консулъ долженъ по возможности, содѣйствовать, то прежній хозяинъ освобождается отъ обязанности снабжать ихъ деньгами на путевыя издержки (Уст. Торг., ст. 994). Что же касается до финляндскихъ матросовъ, то ихъ во всякомъ подобномъ случаѣ слѣдуетъ отправлять на родину на счетъ прежняго хозяина, если не окажется возможнымъ помѣстить въ экипажъ другаго финляндскаго или Россійскаго судна, отправляющагося въ одинъ изъ Прибалтійскихъ портовъ Имперіи, или въ порты Великаго Княжества.

7) Консулъ обязанъ извѣщать департаментъ Торговли и Мануфактуръ о всякой продажѣ Россійскаго судна, совершенной въ его округѣ, и о всемъ, что онъ сдѣлалъ по сему предмету въ выгодахъ прежняго хозяина или корабельныхъ служителей. Онъ долженъ прислать въ департаментъ довѣренность, въ силу которой совершена продажа, и всѣ документы, удостовѣряющіе національность судна, въ случаѣ же, предвидѣнномъ въ пунктѣ 3 сей (57) статьи, когда недостаетъ какого либо документа, онъ обязанъ присовокупить къ нимъ подлинное объясненіе шкипера. Онъ обязанъ также доносить о всякомъ дошедшемъ до него злоупотребленіи, какъ то: о продажѣ Россійскаго судна безъ его посредства, или, если продажа была совершена на мѣстѣ, гдѣ нѣтъ консульства, о недоставленіи документовъ, удостовѣряющихъ

національность судна. Въ томъ и другомъ случаѣ виновные подвергаютея штрафу по одному проценту съ продажной суммы, сверхъ пошлины, платимой консулу. Шкиперы на финляндскихъ судахъ въ предвидѣнныхъ въ семъ (7) пунктѣ случаяхъ подвергаются отвѣтственности по законамъ Великаго Княжества Финляндскаго.

58. Въ случаѣ покупки Россійскимъ подданнымъ иностраннаго судна, необходимо, чтобы купчая, если она не была совершена въ самомъ консульствѣ, была утверждена консуломъ. Если покупщикъ финляндецъ, то онъ обязанъ представить свидѣтельство подлежащихъ губернатора или магистрата, въ томъ, что имѣетъ право владѣть судномъ, или частію онаго. Консулъ обязанъ наблюдать, чтобы Россійскій подданный не сдѣлался владѣльцемъ купеческаго корабля вмѣстѣ съ однимъ или нѣсколькими иностранцами. Ему строго вмѣняется въ обязанность не дозволять въ военное время мнимой продажи или покупки, имѣющей цѣлью прикрывать Россійскимъ флагомъ корабли, принадлежащіе одной изъ воюющихъ державъ. Если Россійскому подданному не представляется препятствія купить иностранное судно, то консулъ, утвердивъ купчую крѣпость, долженъ означить на корабельныхъ бумагахъ время продажи и имена прежняго хозяина и покупщика, Россійскаго подданнаго. Послѣднему онъ выдаетъ временное свидѣтельство на поднятіе русскаго флага. Шкиперъ съ своей стороны письменно обязуется исполнить въ первомъ Россійскомъ портѣ, въ который онъ придетъ, всѣ условія, требуемыя законами, относительно національности Россійскаго судна и состава его экипажа. Что касается до формы временнаго свидѣтельства и предосторожностей, которыя слѣдуетъ принять, то консулъ долженъ руководствоваться правилами, указанными въ Уставѣ Торговомъ (ст. 839, прил., ст. 13 — 18, 23). Консулъ обязанъ выдавать подобныя свидѣтельства и при тѣхъ же условіяхъ судамъ, строющимся за границею для Россійскихъ подданныхъ. Выдавать временныя свидѣтельства дозволяется только генеральнымъ консуламъ и консуламъ; вице-консулъ же имѣетъ сіе право только въ томъ случаѣ, когда онъ за отсутствіемъ генеральнаго консула или консула временно управляетъ консульствомъ. Консулъ обязанъ внести въ книгу актъ, по которому Россійскій под-

*

данный сдѣлался хозяиномъ судна, купленнаго или построеннаго имъ за границею, и о семъ, равно какъ и о выдачѣ временнаго свидѣтельства, донести департаменту Торговли и Мануфактуръ.

Отд. IV. Объ обязанностяхъ консуловъ при отправленіи судна.

59. Всякій Русскій шкиперъ, готовый отправиться изъ иностраннаго порта, обязанъ явиться въ консульство, и тамъ подать объявленіе, обозначающее мѣсто своего назначенія, точное состояніе груза, какъ привезеннаго прежде, такъ и новаго; въ послѣднемъ случаѣ онъ долженъ означить родъ нагруженныхъ товаровъ, ихъ количество вѣсомъ, мѣрою или числомъ, цѣнность, наконецъ имена отправляющихъ лицъ и тѣхъ, кому они адресованы. Консулъ обязанъ записать всѣ сіи подробности въ книгу (ср. ст. 12) и выдать шкиперу свидѣтельство, въ которомъ, сверхъ вышеизложенныхъ подробностей, прописываютъ время его прибытія и отправленія и дни, въ которые шкиперъ являлся въ консульство, согласно съ предписаніями сей (59) статьи и статей 49 и 50. Консулъ подъ своею отвѣтственностью обязанъ изготовлять и выдавать отходящимъ судамъ бумаги въ теченіе двадцати четырехъ часовъ со времени представленія вышеозначеннаго объявленія. Шкиперы, представившіе объявленія прежде другихъ, должны быть отпущены первые. Если бы судно предполагалось отправить въ такой портъ, въ которомъ существуетъ блокада, запрещеніе торговли, или другія препятствія ко входу въ оный, то консулъ долженъ о томъ предупредить шкипера и указать по возможности другой портъ того же государства, куда онъ можетъ безопасно пристать.

60. Если по предписанію иностранныхъ властей наложенъ будетъ арестъ на Россійское судно или на его грузъ, то консулъ обязанъ принять надлежащія мѣры, чтобы исходатайствовать снятіе его и, если нужно, справедливое вознагражденіе имѣющимъ на сіе право. Въ то же время и безъ малѣйшаго замедленія онъ долженъ дать знать о томъ министерству Иностранныхъ Дѣлъ и Императорской миссіи, а въ ожиданіи послѣдствій принятыхъ имъ мѣръ, стараться о соблюденіи добраго порядка между ко-

рабельными служителями.—Если бы матросы отправляющагося Россійскаго корабля были задержаны за долги, то консулъ долженъ ходатайствовать объ освобожденіи ихъ подъ поручительство шкипера, если онъ изъявитъ на то согласіе.

Отд. V. Объ обязанностяхъ консуловъ при кораблекрушеніяхъ и аваріяхъ.

61. Если судно потерпитъ кораблекрушеніе, сядетъ на мель, или подвергнется другому какому либо несчастію въ гавани, или на рейдѣ, или же въ открытомъ морѣ, и если затѣмъ послѣдуетъ либо совершенное уничтоженіе всего судна и груза, или части ихъ, либо болѣе или менѣе значительныя аваріи, то консулъ обязанъ приложить всѣ свои старанія и употребить всѣ средства, находящіяся въ его власти, для соблюденія выгодъ тѣхъ лицъ, до которыхъ сіе касается. Онъ безъ малѣйшаго замедленія принимаетъ необходимыя мѣры къ спасенію (sauvetage) судна или груза, если только законы страны, въ которой онъ находится, и существующіе трактаты не присвоиваютъ сего права мѣстнымъ начальствамъ. Во всякомъ случаѣ онъ долженъ прибѣгать къ послѣднимъ, если нужно, для помощи и пособія. Если наемщики или хозяева судна имѣютъ въ томъ мѣстѣ своихъ корреспондентовъ, или повѣренныхъ, то онъ обязанъ въ случаѣ нужды предлагать послѣднимъ свои совѣты и помощь. Если такихъ корреспондентовъ, или повѣренныхъ не окажется, но только въ семъ случаѣ, или же, если доказано будетъ, что они уклоняются отъ вмѣшательства, то консулъ обязанъ по оффиціальному своему характеру вступиться въ сіе дѣло и заботиться всѣми силами о выгодахъ поручителей. Тогда на него падаетъ вся отвѣтственность за принятыя имъ мѣры, а также за упущенія, которыя по законамъ могутъ быть ему вмѣнены. Строго предписывается консулу въ подобныхъ случаяхъ, призывать на помощь агентовъ того страховаго общества, до котораго сіе касается; послѣдній, подъ непосредственнымъ надзоромъ консула, долженъ приступить ко всѣмъ дѣйствіямъ спасенія, если только, по законамъ той страны, какъ уже было сказано выше, не по-

становляется противнаго.—Спасеніе судна, корабельныхъ служителей и груза; сохраненіе подъ вѣрнымъ присмотромъ вещей, вынутыхъ изъ воды или съ корабля; наблюденіе за тѣмъ, чтобы хозяева не были отягчены несправедливыми или излишними поборами за спасеніе,—таковы должны быть предметы стараній и самыхъ дѣятельныхъ распоряженій консула.—Консулу запрещается принимать какого бы то ни было рода довѣренности или порученія на спасеніе, ибо во всѣхъ вышеисчисленныхъ случаяхъ, а также въ сдѣлкахъ или разсчетахъ, которые могутъ притомъ произойти, онъ принимаетъ участіе только въ качествѣ лица, состоящаго въ Императорской службѣ.—Консулъ обязанъ доносить департаменту Торговли и Мануфактуръ о всѣхъ кораблекрушеніяхъ, о судахъ, сѣвшихъ на мель, и вообще о значительныхъ несчастіяхъ, постигшихъ Россійскія суда въ его округѣ. Въ тоже время онъ обязанъ отдать департаменту отчетъ о тѣхъ мѣрахъ, которыя были имъ приняты въ подобныхъ случаяхъ.

62. Въ случаяхъ, предвидѣнныхъ въ статьѣ 61 сего приложенія, консулъ, по выслушаніи объявленія шкипера и показаній корабельныхъ служителей, обязанъ составить протоколъ, въ коемъ показаны будутъ, со всевозможными подробностями: обстоятельства, причины происшествія и убытки, причиненные имъ. Сей протоколъ долженъ быть подписанъ консуломъ, а съ нимъ вмѣстѣ шкиперомъ и корабельными служителями или по крайней мѣрѣ главнѣйшими изъ нихъ. Если шкиперъ принужденъ былъ для спасенія судна бросить въ море часть груза, то обязанъ подать о томъ письменное донесеніе за подписями своею и главнѣйшихъ корабельныхъ служителей. Въ семъ донесеніи онъ долженъ изложить причины, побудившія его бросить въ море часть груза; представить точную опись выброшенныхъ вещей, съ обозначеніемъ ихъ количества, рода и цѣнности; наконецъ объявить, были ли при этомъ соблюдены всѣ правила, заключающіяся въ статьяхъ 1077 и 1078 устава Торговаго, и если нѣтъ, то по какимъ причинамъ. Консулъ долженъ присоединить сіе донесеніе, равно какъ и опись спасенныхъ предметовъ, къ своему протоколу, а засвидѣтельствованную копію съ онаго отправить въ департаментъ торговли и мануфактуръ. Подобная же копія, съ приложеніемъ къ ней донесенія шкипера и описи, должна быть

доставлена хозяевамъ груза, или непосредственно или чрезъ посредство ихъ корреспондентовъ, а за неимѣніемъ послѣднихъ черезъ департаментъ торговли мануфактуръ.

63. Когда судно подвергнется несчастію въ отдаленности отъ консульскаго мѣстопребыванія, консулъ обязанъ освѣдомляться поступилъ ли шкиперъ согласно съ общими правилами, т. е. объявилъ ли подъ присягою, немедленно въ ближайшемъ портѣ, передъ нотаріусомъ, а гдѣ таковаго нѣтъ, передъ мѣстнымъ начальствомъ, о несчастіи, постигшемъ его судно, и о предметахъ, выброшенныхъ имъ въ море.

64. Консулъ обязанъ имѣть попеченіе о служителяхъ судна, потерпѣвшаго крушеніе. Они состоятъ подъ непосредственнымъ его покровительствомъ и имѣютъ право требовать отъ него совѣтовъ и содѣйствія. Если между ними находятся Россійскіе подданные, то консулъ долженъ отправить ихъ въ Россію на счетъ хозяевъ судна, соблюдая при томъ правила, изложенныя въ статьяхъ 35—38, 42—45, 82 и 83.

65. Всякій разъ, когда консулъ, или его повѣренный принуждены будутъ дѣлать разъѣзды по дѣламъ, относящимся до кораблекрушенія, имъ дозволяется ставить на счетъ путевыя издержки, согласно тарифу, означенному въ приложеніи II.

66. Когда случится большая аварія, т. е. общая или чрезвычайная, или даже въ томъ случаѣ, когда убытки, причиненные судну или грузу, будутъ менѣе значительны, консулъ, если онъ дѣйствуетъ вмѣсто повѣреннаго или корреспондента (случай, предвидѣнный въ ст. 61), долженъ чрезъ экспертовъ или, за неимѣніемъ ихъ, чрезъ другихъ людей, достойныхъ довѣрія, въ своемъ присутствіи или же въ присутствіи депутата отъ консульства, освидѣтельствовать и оцѣнить поврежденія и сдѣлать смѣту починокъ. По осмотрѣ и оцѣнкѣ эксперты, или лица, избранныя на ихъ мѣста, обязаны объявить подъ присягою свое мнѣніе передъ нотаріусомъ и при свидѣтеляхъ, или передъ самимъ консуломъ. Спасенные товары должны быть такимъ же образомъ и съ соблюденіемъ того же порядка подвергнуты осмотру и оцѣнкѣ. При случаяхъ того рода, которые могутъ подать поводъ къ спорамъ между хозяевами судна или груза и страховщиками, соблюденіе сихъ правилъ и обрядовъ

особенно необходимо для того, чтобы надлежащіе суды могли произнести свое рѣшеніе на справедливыхъ и вѣрныхъ данныхъ. Консулъ долженъ заботиться объ исходатайствованіи у мѣстныхъ властей справедливаго уменьшенія или даже совершенной отмѣны таможенныхъ пошлинъ на товары, потерпѣвшіе аварію, или на такіе, которые обстоятельства заставятъ продать немедленно.

67. Такъ какъ шкиперъ не можетъ дѣлать никакихъ расходовъ для починки судна безъ вѣдома или разрѣшенія повѣреннаго или корреспондента хозяина судна, то если такой повѣренный или корреспондентъ находится на мѣстѣ (Уст. Торг., ст. 893), всѣ счеты о починкѣ должны быть подписаны вмѣстѣ шкиперомъ и означеннымъ корреспондентомъ или повѣреннымъ. Консулъ ограничивается только удостовѣреніемъ ихъ подписей. Но въ случаѣ, предвидѣнномъ въ статьѣ 61 сего приложенія, когда консулъ самъ дѣйствовалъ въ качествѣ повѣреннаго хозяина судна, онъ обязанъ свидѣтельствовать о вѣрности разсчетовъ по починкамъ и отвѣчаетъ передъ участниками за всѣ сдѣланные расходы.

Отд. VI. О бодмереѣ.

68. Если шкиперъ Россійскаго купеческаго судна принужденъ будетъ заключить заемъ подъ закладъ самаго судна, товаровъ или груза, для пріобрѣтенія жизненныхъ припасовъ, или для необходимыхъ починокъ своего корабля, и если у него нѣтъ на то полномочія отъ судохозяина, то онъ долженъ подать консулу прошеніе о разрѣшеніи ему заключенія займа. Консулъ обязанъ немедленно назначить коммисію изъ экспертовъ, для осмотра жизненныхъ припасовъ, или для освидѣтельствованія необходимости починокъ и опредѣленія количества расходовъ. Послѣ того, если окажется нужнымъ, то шкиперу дозволено будетъ заключить заемъ, не превышающій суммы, опредѣленной коммисіей. Консулъ въ такомъ случаѣ обязанъ руководствоваться постановленіями Устава торговаго.

Отд. VII. Объ обязанностяхъ консуловъ въ отношеніи Россійскихъ подданныхъ вообще, въ особенности же въ случаяхъ ихъ рожденія, болѣзни или смерти.

69. Сказанное въ статьѣ 40 сего приложенія о больныхъ военнаго судна и ихъ призрѣніи, а въ статьѣ 41 сего приложенія объ умершихъ морякахъ, относится и до больныхъ съ купеческихъ судовъ и умершихъ людей, принадлежащихъ къ ихъ экипажу. Но въ отношеніи послѣднихъ постановляются еще слѣдующія правила.

70. Всякій русскій шкиперъ, получившій дозволеніе оставить въ пристани больнаго моряка, обязанъ представить въ канцелярію консульства извѣстную сумму, которой количество опредѣляется консуломъ; сія сумма назначается для покрытія издержекъ какія могутъ встрѣтиться на леченіе и погребеніе, а также на доставленіе оставленнымъ въ пристани морякамъ средствъ возвратиться въ Россію. Шкиперу съ согласія консула дозволяется вмѣсто сей суммы представить вѣрное поручительство, но необходимо, чтобы лицо, принимающее это поручительство на себя, дало подписку въ томъ, что обязуется удовлетворить всѣмъ вышеизложеннымъ издержкамъ.

71. Въ случаѣ нарушенія постановленій статьи 70, консулъ долженъ составить о томъ протоколъ и переслать его въ департаментъ Торговли и Мануфактуръ. Онъ обязанъ удовлетворить всѣмъ потребностямъ покинутыхъ больныхъ; возвратъ же сдѣланныхъ имъ денежныхъ выдачъ и расходовъ будетъ произведенъ департаментомъ Торговли и Мануфактуръ, если для ихъ покрытія вещи, оставшіяся по смерти больныхъ, окажутся недостаточными.

72. О больныхъ, принадлежащихъ къ купеческимъ судамъ, консулъ долженъ доставить въ департаментъ Торговли и Мануфактуръ засвидѣтельствованныя имъ копіи съ описи принадлежащихъ больнымъ вещей и счетъ расходовъ на леченіе, а въ случаѣ смерти присоединить къ нимъ свидѣтельство о кончинѣ и счетъ издержекъ на погребеніе.

73. Что же касается до вещей, оставшихся послѣ моряка,

умершаго во время плаванія, то, если смерть послѣдовала не отъ заразительной болѣзни (въ какомъ случаѣ вещи, могущія распространить заразу, должны быть сожжены), консулъ долженъ велѣть перенести оныя въ консульство, въ присутствіи свидѣтелей, приложить къ нимъ печати и отдать подъ росписку шкиперу, который обязуется доставить ихъ въ самомъ скорѣйшемъ времени, кому слѣдуетъ. Въ тоже время консулъ обязанъ извѣстить о томъ департаментъ Торговли и Мануфактуръ.

74. Если умретъ шкиперъ Россійскаго судна, то консулъ обязанъ озаботиться о его замѣщеніи. Притомъ, если въ инструкціи которая была дана умершему, заключаются какія либо распоряженія на подобный случай, то при замѣщеніи шкипера консулъ долженъ съ ними сообразоваться; иначе онъ назначаетъ на открывшееся мѣсто предпочтительно помощника шкипера того судна. Предварительно консулъ долженъ, однакоже, удостовѣриться въ томъ, имѣетъ ли послѣдній достаточныя свѣдѣнія для отправленія таковой должности. Съ сею цѣлію онъ имѣетъ сдѣлать ему испытаніе чрезъ экспертовъ, избранныхъ, по возможности, изъ Россійскихъ подданныхъ. Въ тоже время онъ приступаетъ къ описи вещей умершаго и суммъ, принадлежащихъ хозяевамъ судна. Онъ долженъ составить опись книгъ и реестровъ корабельной отчетности и, запечатавъ ихъ, вмѣстѣ съ вещами умершаго отдать подъ росписку новому шкиперу. Засвидѣтельствованныя копіи съ сихъ описей онъ имѣетъ доставить въ департаментъ Торговли и Мануфактуръ и предупредить въ тоже время хозяина судна, или его повѣреннаго, о вынужденномъ назначеніи новаго шкипера. Если бы таковой повѣренный находился на мѣстѣ, то консулъ имѣетъ условиться съ нимъ о распоряженіяхъ, какія будутъ приняты въ семъ случаѣ. Погребеніе умершаго шкипера должно быть отнесено на счетъ хозяина судна.

75. Если умретъ Россійскій подданный въ консульскомъ округѣ, и въ томъ мѣстѣ не будетъ ни наслѣдника признаннаго, ни душеприказчика, который бы могъ представить доказательства о своемъ званіи, то консулъ обязанъ принять всѣ надлежащія мѣры къ обезпеченію цѣлости наслѣдства и присутствовать при всѣхъ необходимыхъ обрядахъ, которые будутъ совершены мѣстными начальствами. Въ случаѣ приложенія печатей къ пожиткамъ

умершаго, онъ имѣетъ также приложить печать консульства, и и во всемъ сообразоваться съ обыкновеніями, съ постановленіями существующихъ трактатовъ, съ мѣстными государственными законами и предписаніями, данными ему отъ той миссіи, которой онъ подчиненъ. Онъ долженъ составить опись всему оставшемуся послѣ умершаго имуществу, озаботиться о его сохраненіи и въ скорѣйшемъ времени доставить кому слѣдуетъ. При таковыхъ распоряженіяхъ консулъ долженъ воздержазаться отъ дѣйствій, которыя по законамъ страны влекли бы за собою отвѣтственность за всѣ долги, могущіе открыться на умершемъ.— Если въ канцеляріи консульства находится на сохраненіи духовное завѣщаніе умершаго, то консулъ обязанъ представить оное въ департаментъ Внутреннихъ Сношеній для поступленія по законамъ, исключая тотъ случай, когда исполненіе по оному не касается властей и лицъ, находящихся въ Россіи, или когда при взносѣ духовнаго завѣщанія завѣщателемъ было указано на какія либо другія особенныя распоряженія, не противныя существующимъ постановленіямъ. Но и въ сихъ двухъ случаяхъ, если содержаніе завѣщанія записано въ консульствѣ, консулъ имѣетъ сообщить съ онаго копію въ департаментъ Внутреннихъ Сношеній. Если оставшееся имущество, все или отчасти, состоитъ изъ вещей, подверженныхъ порчѣ, или такихъ, сохраненіе коихъ было бы слишкомъ убыточно, то консулъ долженъ продать ихъ съ публичнаго торга, не дозволяя однакожъ себѣ покупать оныя для себя, ни для лицъ, состоящихъ при консульствѣ. Если умершій былъ купецъ, то купеческія книги его должны быть точно обозначены и описаны въ описи, съ показаніемъ числа страницъ каждой и съ обозначеніемъ, сколько бѣлыхъ страницъ находится въ книгѣ.

76. Если наслѣдникъ умершаго Россійскаго подданнаго, признанный законнымъ отъ надлежащей власти, или его уполномоченный явится для полученія наслѣдства, то консулъ выдастъ оное ему, но не иначе, какъ по представленіи наслѣдникомъ законнаго на то свидѣтельства судебнаго мѣста, а для повѣреннаго сверхъ того и уполномочія наслѣдника.

77. Если послѣ умершаго останутся малолѣтнія дѣти или вдова, то консулъ обязанъ заботиться о сохраненіи въ цѣлости ихъ иму-

щества, ограждать ихъ отъ всякихъ притѣсненій, разсчитываться съ ихъ вѣрителями и должниками; однимъ словомъ замѣнять для нихъ вполнѣ опекуна, соображаясь при томъ съ мѣстными законами той страны и съ существующими трактатами. Консулъ вступается въ сіи дѣла по долгу службы только въ случаѣ, когда умершій самъ не назначилъ попечителя или опекуна, находящагося въ томъ мѣстѣ; обязанности, на консулѣ лежащія, продолжаются лишь до тѣхъ поръ, пока семейство умершаго, или надлежащая власть не сдѣлають иныхъ распоряженій, и сдавая временную опеку, консулъ обязанъ отдать кому слѣдуетъ въ оной отчеть.

78. Консулъ имѣетъ право приглашать въ консульство Россійскихъ подданныхъ, проживающихъ въ мѣстѣ его пребыванія, если представится надобность дѣлать имъ какія либо сообщенія по долгу службы. Для облегченія консула въ подобныхъ случаяхъ путешественники предъявляютъ въ консульство свои паспорты, или свидѣтельства на прожитіе, или же оставляютъ тамъ свои адреса.

79. Консулъ обязанъ извѣщать Императорское министерство Иностранныхъ Дѣлъ и Императорскую миссію о всякомъ смертномъ случаѣ съ Россійскимъ подданнымъ, находящимся за границею, означая съ точностію день его кончины, имя, отчество, чинъ, или званіе, а если умершій былъ въ военной или гражданской службѣ, то пользовался ли онъ пенсіею при отставкѣ, если сіе видно изъ его бумагъ.

80. Собственноручныя завѣщанія Россійскихъ подданныхъ, также всякія денежныя суммы, цѣнности и документы, принадлежащіе подданнымъ Его Императорскаго Величества, могутъ быть отдаваемы на сохраненіе въ архивъ консульства. Пріемъ завѣщаній и документовъ въ семъ случаѣ для консула обязателенъ; но онъ вправѣ отказаться отъ храненія денежныхъ суммъ, цѣнностей и вещей, если въ томъ не будетъ настоять крайней необходимости.—Въ пріемѣ духовныхъ завѣщаній должна быть выдана за подписью консула и съ приложеніемъ печати установленная квитанція по формѣ, указанной въ приложеніи VI; самыя же завѣщанія хранятся въ консульствѣ до смерти завѣщателей, или до обратнаго востребованія ими, или ихъ повѣренными, снабженными

законною довѣренностію, или сообразно съ особыми распоряженіями завѣщателей (ср. ст. 75 сего прил.).—Консулъ обязанъ прилагать всевозможное стараніе къ сбереженію принятыхъ въ консульство на сохраненіе вещей, денегъ и актовъ и по первому востребованію долженъ возвратить ихъ въ цѣлости тому, отъ кого получилъ имущество, или тому, отъ имени коего оно было отдано, или наконецъ лицу, уполномоченному на то хозяиномъ поклажи. Въ случаѣ смерти отдавшаго имущество на сохраненіе, или лишенія его всѣхъ правъ состоянія, оное слѣдуетъ выдать признанному законнымъ наслѣдникомъ умершаго, или же представить въ департаментъ Внутреннихъ Сношеній, для передачи по принадлежности. За употребленіе въ свою пользу, вскрытіе, утрату или поврежденіе поклажи, исключая однако, когда сіе произошло вслѣдствіе какихъ либо чрезвычайныхъ событій, консулъ подлежитъ отвѣтственности на основаніи дѣйствующихъ по сему предмету постановленій (Зак. Гражд., ст. 2105, 2107, 2117 и др.), коими онъ долженъ вообще руководствоваться въ сомнительныхъ случаяхъ. О пріемѣ на сохраненіе, обратной выдачѣ вклада подъ росписку, о его утратѣ или поврежденіи, должно быть каждый разъ означено въ консульскихъ книгахъ (ср. ст. 12).

81. О каждомъ новорожденномъ отъ Россійской подданной на Россійскомъ суднѣ шкиперъ обязанъ извѣстить консула, который составляетъ о томъ протоколъ и сообщаетъ его въ департаментъ Внутреннихъ Сношеній. Онъ поступаетъ такимъ же образомъ, если до его свѣдѣнія дойдетъ, что ребенокъ родился на иностранномъ кораблѣ.

Отд. VIII. Объ обязанностяхъ консуловъ въ случаѣ бѣгства матросовъ съ купеческихъ судовъ, и въ отношении тѣхъ изъ нихъ, которые избавились отъ плѣна, или потерпѣли крушеніе.

82. Все, что сказано объ обязанностяхъ консуловъ, въ отношеніи лицъ, находившихся на военномъ суднѣ, которыя съ онаго учинятъ побѣгъ или отлучатся (ст. 34—39), а также избавившихся отъ непріятельскаго плѣна, или же претерпѣвшихъ

крушеніе (ст. 42—45), въ равной мѣрѣ относится до людей экипажа судовъ Яхтъ-Клуба и купеческихъ, съ нижеслѣдующимъ различіемъ:

1) Донесенія консула о послѣднихъ должны вмѣсто морскаго министерства быть доставляемы: о русскихъ судахъ и подданныхъ въ департаментъ Торговли и Мануфактуръ, а о финляндскихъ въ канцелярію Финляндскаго генералъ-губернатора, на имя коихъ надлежитъ писать по принадлежности и векселя, а также посылать счеты издержекъ, сдѣланныхъ консулами въ таковыхъ случаяхъ, документы, росписки и т. п.

2) Денежныя выдачи, опредѣленныя статьею 44, отправляемымъ въ Россію людямъ, потерпѣвшимъ крушеніе, или освободившимся отъ плѣна, назначаются для экипажа купеческихъ судовъ въ слѣдующемъ размѣрѣ: шкиперамъ пятьдесят копѣекъ, ихъ помощникамъ сорокъ копѣекъ, штурманамъ тридцать копѣекъ, матросамъ двадцать пять копѣекъ (или иностранною монетою по курсу) за всякій день, который они будутъ въ необходимости останавливаться въ какомъ либо портѣ или городѣ, и на каждую нѣмецкую милю, матросамъ по пятнадцати копѣекъ, а всѣмъ прочимъ безъ различія по тридцати копѣекъ.

83. Шкиперы и хозяева Россійскихъ судовъ, стоящихъ на рейдѣ, обязаны въ случаѣ, предвидѣнномъ въ статьѣ 42, принимать на свои суда солдатъ и моряковъ, которые будутъ присланы къ нимъ консуломъ, лишь бы число ихъ не превышало одной трети экипажа корабля, или четырехъ матросовъ на сто тоннъ. По прибытіи въ мѣсто своего назначенія шкиперъ получаетъ отъ надлежащей власти за прокормленіе сихъ людей, если они не были имъ наняты взамѣнъ матросовъ его судна, по тридцати пяти копѣекъ съ человѣка въ сутки, считая со дня выдачи или помѣты консуломъ паспорта до дня прибытія въ упомянутый портъ. Сіи матросы обязаны повиноваться шкиперу судна и его помощнику и исполнять службу во все продолженіе плаванія безъ всякаго за то вознагражденія. Если шкиперъ откажется принять присланныхъ къ нему консуломъ солдатъ или моряковъ, то подвергается штрафу за каждаго человѣка въ семьдесятъ пять копѣекъ, которыя, если взысканы съ Россійскихъ подданныхъ, назначаются въ пользу инвалидной кассы, а съ фин-

ляндцевъ употребляются согласно съ законами великаго княжества Финляндскаго. Впрочемъ, если шкиперъ представитъ консулу основательныя причины отказа, то послѣдній можетъ освободить его отъ сей обязанности.

84. Исключая приза, конфискаціи, продажи судна, или кораблекрушенія, консулъ не долженъ дозволять шкиперу отпускать Россійскаго матроса за границею, кромѣ того, когда шкиперъ или корабельщикъ вынужденъ будетъ къ тому важными обстоятельствами, или крайнею необходимостію. Въ такомъ случаѣ консулъ обязанъ дать шкиперу письменное разрѣшеніе и прописать въ немъ всѣ обстоятельства, по которымъ матросъ отосланъ, соображаясь притомъ съ постановленіями Устава Торговаго.

85. Равнымъ образомъ запрещается Россійскимъ шкиперамъ высаживать на берегъ за границею безъ дозволенія консула не русскихъ моряковъ ихъ экипажа, если только послѣдніе сами не изъявятъ на то согласія.

86. Еслибъ оказалось, что матросъ купеческаго судна былъ обиженъ шкиперомъ, то консулу надлежитъ не отказывать первому въ должной справедливости.

Отд. IX. О паспортахъ.

87. При выдачѣ паспортовъ консулъ долженъ сообразоваться съ дѣйствующими въ Имперіи постановленіями и съ данными на сей случай для руководства предписаніями.

Отд. X. О донесеніяхъ консуловъ о предметахъ, касающихся торговли, промышленности и государственной экономіи.

88. Консулъ обязанъ доносить Императорскому министерству Иностранныхъ Дѣлъ и департаменту Торговли и Мануфактуръ о всякомъ новомъ и возвышенномъ налогѣ и о всякой иной мѣрѣ, которая была бы принята въ странѣ, гдѣ онъ находится, и касалась бы торговли и мореплаванія. Сверхъ того, консулъ долженъ стараться объ усиленіи, облегченіи и распространеніи торговыхъ сношеній своей страны съ тою, въ которой онъ имѣетъ пребы-

ваніе; съ этою цѣлію онъ долженъ представлять на разсмотрѣніе министерства Иностранныхъ Дѣлъ и департамента Торговли и Мануфактуръ всѣ замѣчанія и соображенія относительно мореплаванія и торговли, которыя можетъ извлечь изъ своихъ наблюденій и опыта во время отправленія возложенныхъ на него обязанностей.

89. Консулъ обязанъ блюсти, чтобы честь русскаго имени была всегда поддерживаема. Для сего онъ долженъ обращать особенное вниманіе на то, чтобы ни одинъ Россійскій подданный торговаго сословія или шхиперъ Россійскаго судна не измѣнялъ принятымъ на себя обязательствамъ, не обманывалъ своихъ корреспондентовъ, или не позволялъ себѣ какого либо инаго поступка, наносящаго безчестіе. О тѣхъ, которые, не внимая справедливымъ его увѣщаніямъ, будутъ поступать въ противность правилъ чести, онъ долженъ доносить Россійской миссіи въ той странѣ, гдѣ имѣетъ пребываніе, потомъ Императорскому министерству Иностранныхъ Дѣлъ и департаменту Торговли и Мануфактуръ.

90. Если консулъ откроетъ, что въ портѣ его округа производится привозъ или вывозъ товаровъ въ противность Россійскимъ таможеннымъ постановленіямъ, то обязанъ извѣстить о томъ департаментъ Торговли и Мануфактуръ.

91. Черезъ каждые четыре мѣсяца, т. е. $^1/_{13}$ января, $^1/_{13}$ мая и $^1/_{13}$ сентября, консулъ обязанъ доставлять въ департаментъ Торговли и Мануфактуръ, по указанному въ приложеніи VII образцу, вѣдомости о прибывшихъ и отбывшихъ Россійскихъ судахъ и о привезенныхъ или вывезенныхъ ими товарахъ. Сверхъ того онъ долженъ представлять въ концѣ каждаго года по образцамъ, указаннымъ въ приложеніи VII, общія обозрѣнія движенія торговли во всемъ пространствѣ его округа. Наконецъ консулу слѣдуетъ еженедѣльно доставлять въ означенный департаментъ свѣдѣнія о существующихъ въ мѣстѣ его пребыванія цѣнахъ на товары и съѣстные припасы, а также о вексельномъ курсѣ. Если онъ признаетъ за нужное, то имѣетъ присовокупить къ тому и свои замѣчанія о причинахъ повышенія и паденія вексельнаго курса и цѣнъ на товары и съѣстные припасы. Консулъ долженъ стараться развѣдывать о таковыхъ причинахъ и доводить до

свѣдѣнія департамента о всѣхъ событіяхъ, которыя могли имѣть вліяніе на перемѣны въ курсѣ и цѣнѣ товаровъ и припасовъ, какъ напр. объ уплатѣ государственныхъ долговъ, объ изобиліи и недостаткѣ жизненныхъ потребностей, о приливѣ или чрезвычайномъ выпускѣ товаровъ, монетъ, банковыхъ билетовъ и проч.

92. Сверхъ упомянутыхъ въ статьѣ 91 вѣдомостей и извѣстій о цѣнѣ товаровъ и вексельномъ курсѣ, консулъ обязанъ извѣщать департаментъ Торговли и Мануфактуръ о всемъ вообще, что можетъ касаться Россійской торговли и мореплаванія; сообщать ему тарифы, имѣющіе силы закона въ томъ государствѣ, гдѣ онъ находится, прилагая къ онымъ особую роспись пошлинъ, взимаемыхъ съ Россійскихъ произведеній, и немедленно увѣдомлять о перемѣнахъ, могущихъ произойти впослѣдствіи времени въ сихъ тарифахъ; сообщать департаменту всѣ существующіе или вновь публикуемые трактаты и узаконенія, относящіеся до торговли и мореплаванія и сверхъ того доводить до его свѣдѣнія, какія отрасли торговли наиболѣе процвѣтаютъ въ подвѣдомомъ ему округѣ, какіе въ тѣхъ мѣстахъ сдѣланы запасы товаровъ, и отмѣчать въ особенности въ какихъ отрасляхъ Россійскія произведенія составляютъ важнѣйшую часть, или въ какихъ соревнуютъ съ произведеніями другихъ странъ. Онъ обязанъ представлять, какія части Россійской торговли могутъ, по его мнѣнію, быть удобно распространены и какими средствами. Въ то же время онъ извѣщаетъ департаменты Внутреннихъ Сношеній и Торговли и Мануфактуръ объ успѣхахъ торговли и мореплаванія вообще въ тѣхъ портахъ, въ коихъ онъ имѣетъ мѣстопребываніе и которые состоятъ въ его округѣ.

93. Въ странахъ земледѣльскихъ консулъ долженъ ежегодно представлять донесенія объ урожаѣ, объ успѣхахъ хлѣбной промышленности, о возвышеніи и пониженіи цѣнъ на земледѣльческія произведенія и проч.

94. Консулъ долженъ сообщать въ гидрографическій департаментъ Морскаго Министерства объ учрежденіи или уничтоженіи маяковъ, баровъ, тоннъ и бакеновъ, равно какъ и о всѣхъ значительныхъ измѣненіяхъ, могущихъ произойти въ отмеляхъ и фарватерахъ портовъ его округа.

Отд. XI. Объ обязанностяхъ консуловъ въ случаѣ появленія заразительныхъ болѣзней.

95. Консулъ обязанъ безъ малѣйшаго упущенія времени доносить подробно Императорскому Министерству Иностранныхъ Дѣлъ, и департаменту Торговли и Мануфактуръ о признакахъ заразительныхъ болѣзней, которыя могли бы появиться въ какомъ либо мѣстѣ его округа. Подобныя донесенія должны быть дѣлаемы по телеграфу, если оный имѣется въ мѣстѣ пребыванія консула, или посылаемы на ближайшую отъ онаго телеграфическую станцію. Что же касается до признаковъ заразительнюхъ болѣзней, то консулъ обязанъ безъ отлагательства извѣщать также о появленіи ихъ ближайшія карантины и пограничныя высшія мѣстныя власти. Вообще же въ семъ случаѣ, какъ и при продажѣ скота, консулы должны руководствоваться правилами, изложенными по сей части въ Уставѣ Врачебномъ.

96. Во все время продолженія болѣзни, консулъ долженъ еженедѣльно посылать донесенія, присовокупляя къ нимъ свѣдѣнія о томъ, приходило ли въ зараженныя мѣста какое либо Россійское судно и имѣло ли оно сообщенія съ жителями, были ли на немъ больные, когда и куда именно оно отправилось, и проч. Какъ скоро болѣзнь прекратится, консулъ долженъ извѣстить о томъ департаменты Внутреннихъ Сношеній и Торговли и Мануфактуръ, равно и пограничныя высшія мѣстныя власти.

97. Какъ скоро дойдетъ до свѣдѣнія консула, что Россійскій корабль, остановившійся въ одномъ изъ портовъ его округа, намѣренъ отправиться въ такое мѣсто, куда входъ сопряженъ съ большою опасностію вслѣдствіе состоянія народнаго здравія, то онъ долженъ предупредить о томъ шкипера и дать ему знать, нѣтъ ли какого либо другаго порта того же государства, куда онъ можетъ безопасно пристать.

Отд. XII. Объ оффиціальныхъ сношеніяхъ консуловъ съ властями той страны, гдѣ они находятся.

98. При оффиціальныхъ сношеніяхъ консула съ министерствомъ, или съ другими начальствами того государства, гдѣ онъ имѣетъ

пребываніе, консулъ обязанъ соблюдать приличіе и установленный этикетъ и не предъявлять такихъ требованій, которыя могли бы дать поводъ къ несогласіямъ. Даже въ самыхъ непріятныхъ объясненіяхъ нужно, чтобы онъ умѣлъ, поддерживая собственное достоинство, не терять изъ вида должнаго уваженія къ правительству, съ которымъ онъ находится въ сношеніяхъ. Вообще, хотя съ одной стороны онъ и обязанъ наблюдать, чтобы всѣ преимущества, присвоенныя по трактатамъ или по обычаямъ его званію, сохранялись неприкосновенными, но съ другой, не долженъ подавать излишними требованіями повода къ какимъ либо противъ себя жалобамъ и къ обоюднымъ между правительствами неудовольствіямъ. Во всѣхъ сколько нибудь важныхъ случаяхъ, по сношеніямъ ли съ мѣстными начальствами, или по дѣламъ торговли, онъ испрашиваетъ предписаній отъ Россійской миссіи, въ той странѣ находящейся, и непремѣнно долженъ сообразоваться съ оными.

Гл. IV.—*О разбирательствѣ тяжбъ и споровъ между мореходцами и торговыми людьми, Россійскими подданными.*

99. Если на Россійскомъ суднѣ произойдутъ ссоры шкипера съ служителями или хозяиномъ, и если спорящія стороны прибѣгнутъ къ консулу (ср. ст. 2), то онъ долженъ разобрать возникшія неудовольствія и стараться о прекращеніи ихъ миролюбивымъ образомъ. Если достигнуть примиренія невозможно, и если существующіе трактаты и мѣстные законы не противятся тому, то консулъ въ менѣе важныхъ случаяхъ имѣетъ право производить судъ, въ качествѣ судьи первой инстанціи и, сообразуясь съ Россійскими законами о нарушеніи постановленій торговаго мореплаванія, приговаривать виновныхъ къ исправительнымъ наказаніямъ, упоминаемымъ въ статьяхъ 1232, 1234, 1235, 1240, 1243, 1245, 1252, 1253, 1259—1261, 1266 и 1270—1274 Уложенія о Наказаніяхъ, во сколько означенныя наказанія примѣнимы по мѣстнымъ обстоятельствамъ.

100. Но если въ открытомъ морѣ совершенъ былъ на Россійскомъ суднѣ одинъ изъ важныхъ проступковъ или преступленій, поименованныхъ въ приведенныхъ выше (ст. 99) статьяхъ Уло-

*

женія о Наказаніяхъ, то судъ и произнесеніе приговора принадлежатъ исключительно судамъ Имперіи. Въ подобномъ случаѣ консулъ исправляетъ только должность слѣдователя, дѣлая по законамъ допросъ подъ присягою корабельнымъ служителямъ для лучшаго разъясненія всѣхъ обстоятельствъ преступленія. Обвиняемый долженъ быть отправленъ на первомъ Россійскомъ кораблѣ, идущемъ въ Россію, по преимуществу военномъ, а засвидѣтельствованная копія съ допросныхъ пунктовъ должна быть доставлена въ департаментъ Внутреннихъ Сношеній.

Примѣчаніе. Предшедшія статьи 99 и 100 не относятся до ссоръ, возникающихъ на финляндскихъ судахъ; въ семъ случаѣ консулъ продолжаетъ руководствоваться дѣйствующими частными постановленіями.

101. Консулъ принимаетъ жалобы пассажировъ на шкипера или корабельныхъ служителей и отправляетъ оныя въ департаментъ Торговли и Мануфактуръ. Онъ доноситъ ему также о шкиперахъ, которые дурнымъ поведеніемъ, нерадѣніемъ или незнаніемъ дѣла, подвергли явной опасности экипажъ и выгоды торговли.

102. Консулу предоставлена власть препятствовать всякаго рода притѣсненіямъ моряковъ шкиперомъ и предупреждать оныя. Такимъ образомъ онъ можетъ требовать уничтоженія договора между шкиперомъ и подчиненными ему лицами, или корабельными служителями, если они терпѣли отъ дурнаго обхожденія или недостатка пищу, или наконецъ по другимъ достаточнымъ причинамъ.—Онъ можетъ также допускать добровольное расторженіе условія, если обѣ стороны на то изъявятъ согласіе. Всѣ сіи обстоятельства онъ долженъ отмѣчать на спискахъ корабельныхъ служителей. Если поведеніе шкипера будетъ таково, что ему невозможно поручить начальство надъ кораблемъ, то консулъ имѣетъ право отнять у него команду и замѣнить его другимъ лицомъ, пользующимся довѣріемъ. Выборъ сего послѣдняго долженъ быть сдѣланъ съ содѣйствіемъ корреспондента или повѣреннаго кораблехозяина, если таковой находится на мѣстѣ; хозяину же судна и департаменту Торговли и Мануфактуръ консулъ долженъ сообщить причины, побудившія его сдѣлать подобное распоряженіе.

103. На консулахъ лежитъ обязанность наблюдать за внутреннимъ порядкомъ на Россiйскихъ торговыхъ судахъ и разбирать ссоры, могущiя произойти между шкиперомъ и экипажемъ, если таковое разбирательство не противно мѣстнымъ законамъ, или даже и въ семъ случаѣ, если оно предоставлено консулу по договорамъ съ державою, во владѣнiяхъ коей стоитъ судно. Однако же, когда возникшiе безпорядки будутъ угрожать нарушенiемъ спокойствiя на берегу или въ портѣ, или когда въ нихъ будетъ замѣшанъ туземецъ, или кто либо другой, не принадлежащiй къ экипажу, то право вмѣшательства принадлежитъ мѣстнымъ начальствамъ; а совершенные въ такихъ случаяхъ проступки и преступленiя вѣдаются судами того государства, гдѣ стоитъ судно. Но консулъ долженъ приложить старанiе, чтобы съ задержанными Россiйскими подданными обходились человѣколюбиво и чтобы ихъ судили и защищали безпристрастно, а также, чтобы судно было отпущено въ скорѣйшемъ, по возможности, времени.

104. Консулъ долженъ стараться всѣми мѣрами о прекращенiи миролюбивымъ образомъ споровъ и несогласiй, могущихъ произойти между поселившимися въ мѣстѣ его пребыванiя или прiѣзжими туда торговыми людьми, Россiйскими подданными, если спорящiе къ нему прибѣгнутъ и формально объявятъ, что отказываются отъ всякой апелляцiи иностранной власти. Таковое объявленiе, а также запись, требуемая существующими постановленiями о третейскомъ судѣ (Зак. Суд. Гражд.), если спорящiе пожелаютъ къ оному прибѣгнуть, должны быть явлены въ консульствѣ.—Если спорящiе не захотятъ подвергнуться приговору консула, или если въ упомянутой запискѣ будетъ сказано, что тяжущiеся желаютъ вѣдаться третейскимъ судомъ по закону и останутся недовольны рѣшенiемъ суда, то они могутъ прибѣгнуть къ судамъ Имперiи. Во всякомъ случаѣ консулъ долженъ въ подобныхъ обстоятельствахъ входить съ представленiями къ Россiйской миссiи, коей онъ подчиненъ.

105. Если относительно исполненiя консульскихъ обязанностей произойдетъ несогласiе между самимъ консуломъ и Россiйскимъ подданнымъ, морякомъ, купцомъ или кѣмъ либо другимъ, то спорящiе должны прибѣгнуть къ суду Императорской миссiи,

находящейся въ той странѣ, и Императорскаго министерсіва Иностранныхъ Дѣлъ.

106. Консулы, которые по особому положенію ихъ мѣстопребыванія или по другимъ причинамъ, будутъ находиться въ исключительныхъ обстоятельствахъ, получатъ отъ министерства Иностранныхъ Дѣлъ всѣ частныя инструкціи, въ коихъ будутъ нуждаться.

Гл. V. *Объ общихъ правилахъ для сбора консульскихъ пошлинъ.*

107. Консульская пошлина взимается сполна только въ тѣхъ портахъ, которые суть мѣсто назначенія судна, или въ тѣхъ, въ которые оно входитъ для торговаго дѣйствія, не будучи къ тому вынуждено дѣйствительною необходимостію.

Примѣчаніе. Всѣ прежніе (до 23 декабря 1858 г.) сборы, взимавшіеся за свидѣтельства о прибытіи, объ отправленіи и о нагрузкѣ, за засвидѣтельствованія (visas) простыхъ и безъ отмѣтокъ паспортовъ, списковъ корабельныхъ служителей и другихъ корабельныхъ документовъ, окончательно отмѣняются, а засвидѣтельствованія и свидѣтельства для правильности мореходства Россійскаго торговаго флота выдаются шкиперамъ безвозмездно.

108. Если судно войдетъ въ какой либо портъ вслѣдствіе вынужденной остановки, а именно бури, непогоды или аваріи, или же потому, что оно было захвачено и потомъ отпущено непріятелемъ, или же для избѣжанія преслѣдованія непріятельскаго корабля или пирата, то консульская пошлина съ него не взимается, исключая того, когда оно выгрузило или нагрузило товары. Въ послѣднемъ случаѣ, если выгрузка или нагрузка вызвана была самими обстоятельствами, взимается только половина пошлинъ; если же она дѣлается добровольно и вслѣдствіе коммерческихъ разсчетовъ, то пошлина должна быть заплачена сполна.

109. Когда судно останавливается на рейдѣ или входитъ случайно въ какой либо портъ, то взимается половина пошлины.

110. Если корабль выходитъ изъ порта и отправляется въ другой, находящійся въ той же странѣ и принадлежащій къ

тому же консульскому округу, гдѣ эта пошлина уже была взята, и если судно дѣлаетъ сіе для пополненія груза, то оно платитъ консульству того порта, куда оно отправилось, половину пошлины, назначенной за отправленіе нагруженнаго судна, но шкиперъ обязанъ представить доказательства, что уже заплатилъ эту пошлину сполна въ томъ портѣ, откуда онъ отправился.

111. Сумма всѣхъ консульскихъ сборовъ разныхъ наименованій, взимаемыхъ консульскими чинами, состоящими на дѣйствительной службѣ и получающими отъ казны содержаніе, поступаетъ въ государственный доходъ. Порядокъ взиманія этихъ сборовъ, обращенія ихъ въ казну и отчетности по онымъ опредѣляется особыми правилами, издаваемыми министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, по соглашенію съ министерствомъ Финансовъ и государственнымъ контролемъ. Консуламъ, вице-консуламъ и консульскимъ агентамъ, не состоящимъ въ дѣйствительной службѣ и не получающимъ отъ казны содержанія, предоставлено обращать взимаемые ими консульскіе сборы въ свою пользу, исключая лишь того случая, когда лица сіи взимаютъ означенные сборы въ качествѣ помощниковъ, управляющихъ канцеляріями, или временно исполняющихъ обязанности консуловъ, состоящихъ на дѣйствительной службѣ и получающихъ отъ казны содержаніе ([1]).

([1]) Переписка командировъ нашихъ судовъ съ россійскими консулами обыкновенно производится на французскомъ или англійскомъ языкѣ. Это правила въ особенности должо соблюдаться въ китайскихъ портахъ и даже было предписано въ 1866 г. особымъ циркуляромъ канцеляріи Морскаго Министерства (См. Мор. Сб. 1866 г. № 12, стр. 28. прав. распор).

II. Тарифъ пошлинъ, взимаемыхъ Россійскими консулами въ Европѣ и Америкѣ.

		Рубли.	Копѣйки.	([1]) Б. М. или В. М.	Ш. или S.
1	Паспортъ для путешественниковъ или пассажировъ, исключая Россійскихъ моряковъ и неимущихъ, для послѣднихъ безвозмездно . .	2	—	4	4
2	Засвидѣтельствованіе паспортовъ	—	50	1	1
3	Билетъ или дозволительный видъ о нагрузкѣ, требуемый мѣстными начальствами въ извѣстныхъ мѣстностяхъ, за каждый	—	50	1	1
4	Свидѣтельство о нагрузкѣ иностраннаго корабля, идущаго въ Россійскій портъ. . . .	3	—	6	6
5	Свидѣтельство о происхожденіи товаровъ .	3	—	6	6
6	Свидѣтельство о здравіи	1	—	2	2
7	Засвидѣтельствованіе предъидущаго. . . .	—	50	1	1
8	Новый списокъ корабельнаго экипажа, составленный и подписанный въ канцеляріи всѣми участвующими	2	—	4	4
9	Измѣненіе въ спискѣ корабельныхъ служителей, разумѣя тутъ же и объявленіе шкиперовъ, отмѣтка и внесеніе въ списокъ, за каждое	—	50	1	1
10	Свидѣтельство о жизни, рожденіи, о бракосочетаніи или смерти	1	—	2	2
11	Протоколъ о приложеніи или снятіи печатей.	2	—	4	4
12	Опись	3	—	6	6
13	Дарственная запись	3	—	6	6
14	Довѣренность, совершенная въ канцеляріи .	2	—	4	4
15	Актъ о вносѣ на сохраненіе документовъ .	2	50	5	5
16	Актъ о товариществѣ или расторженія его .	3	—	6	6
17	Протестъ	1	—	2	2
18	Засвидѣтельствованіе копій и подписей вообще, каждое.	1	—	2	2
19	За всякій актъ третейскаго разбирательства, или актъ, свидѣтельствующій о добровольномъ соглашеніи	3	—	6	6
20	За всякій позывъ, повѣстку или искъ . . .	1	—	2	2

([1]) Т. е. банковыя марки и шиллинги.

		Рубли.	Копѣйки.	Б. М. или В. М.	Ш. или S.
21	За всякій документъ или свидѣтельство, кромѣ вышеисчисленныхъ	1	—	2	2
22	Засвидѣтельствованіе акцій, публичныхъ фондовъ, банковыхъ билетовъ и другихъ, съ надписями	—	50	1	1
23	Пошлина за продажу товаровъ съ публичнаго торга, съ содѣйствіемъ консула или его агента 2%				
24	Пошлина за продажу корабля . . . 1%				
25	На разъѣзды консула крайне необходимые и дѣлаемые по просьбѣ шкипера, потерпѣвшаго кораблекрушеніе въ отдаленномъ мѣстѣ, на географическую милю	3	—	6	6
26	Въ подобныхъ же случаяхъ, гдѣ есть желѣзныя дороги, на географическую милю . . .	1	—	2	2
27	Пошлина за сохраненіе денегъ, золота, серебра, безъименныхъ банковыхъ билетовъ, драгоцѣнныхъ вещей и товаровъ:				
	Отъ 1 до 3 мѣсяцевъ . . . . . . $1/4$%				
	— 3 — 6 — — . . . . . $1/2$%				
	— 5 — 9 — — . . . . . . $3/4$%				
	— 9 — 12 — и свыше 1%				

III. Консульскіе сборы, взимаемые съ Россійскихъ купеческихъ кораблей въ иностранныхъ портахъ.

Вмѣстимость корабля.	При прибытіи, равно и при отправленіи.	Идущій изъ того же моря.		Идущій изъ сосѣдняго моря.		Идущій изъ отдаленнаго моря.		Съ ласта.
		съ грузомъ.	съ баластомъ.	съ грузомъ.	съ баластомъ.	съ грузомъ.	съ баластомъ.	Коп.
25 до 80 ластовъ		3	1	$3^1/_2$	1	4	1	—
81 до 120 . . .		$3^1/_2$	1	4	1	$4^1/_2$	1	—
121 до 160 . . .		4	1	$4^1/_2$	1	5	1	—
161 до 200 . . .		$4^1/_2$	1	5	1	$5^1/_2$	1	—
201 до 240 . . .		5	1	$5^1/_2$	1	6	1	—
241 до 280 и свыше		$5^1/_2$	1	6	1	$6^1/_2$	1	—

Примѣчаніе 1. Вышепоказанный сборъ по количеству ластовъ замѣняетъ всѣ различные сборы, которые взимались до 23 декабря 1858 года за засвидѣтельствованіе корабельныхъ бумагъ.

Примѣчаніе 2. Въ случаѣ вынужденной остановки шкиперъ платитъ только половину консульскихъ сборовъ.

IV. Тарифъ пломбированія.

Съ каждой кипы.	Руб.	Коп.	*За свидѣтельство въ двухъ экземплярахъ.*	Руб.	Коп.
Отъ 1 до 5 кипъ.	1	—	— — — —	—	50
— 6 — 10 —	—	95	— — — —	—	75
— 11 — 20 —	—	90	— — — —	1	—
— 21 — 30 —	—	85	— — — —	1	25
— 31 — 40 —	—	80	— — — —	1	50
— 41 — 50 —	—	75	— — — —	1	75
— 51 — 60 —	—	70	— — — —	2	—
— 61 — 70 —	—	65	— — — —	2	25
— 71 — 80 —	—	60	— — — —	2	50
— 81 — 90 —	—	55	— — — —	2	75
— 91 — 100 —	—	50	— — — —	3	—

и такъ далѣе, за всякую операцію, превышающую количество 100 кипъ, и сверхъ того 5 копѣекъ за каждую прилагаемую пломбу и 1 копѣйку за каждое клеймо.

V. Табель о сборахъ, взимаемыхъ Россійскими консулами въ Швеціи Норвегіи съ судовъ Россійскихъ, шведскихъ, норвежскихъ и финляндскихъ.

	Въ Швеціи.	Въ Норвегіи.	
	Рикст. банк.	Специесъ талеры.	Шиллинги.
Со всякаго судна палубнаго или безпалубнаго кравельнаго или клинкетоваго менѣе 25 ластовъ.	3	1	15
Отъ 25 до 80 ластовъ	5	1	105
— 80 — 120 —	10	3	90
Свыше 120.	20	7	60

Примѣчаніе. Сборъ означенный въ сей табели, не долженъ измѣняться, не смотря на количество и содержаніе различныхъ актовъ и документовъ, которые будутъ свидѣтельствуемы для каждаго судна. Для предупрежденія всякихъ недоразумѣній общая сумма денегъ, взысканныхъ съ каждаго судна, должна быть означена на главномъ документѣ, выданномъ оному при его отправленіи.

VI. Форма квитанцій въ пріемѣ духовныхъ завѣщаній.

КВИТАНЦІЯ

сія дана отъ генеральнаго консульства въ Ливорно коллежскому ассесору Дмитрію Ивановичу Погребову въ принятіи отъ него духовнаго завѣщанія, составленнаго 15 августа 1876 года во Флоренціи (или запечатаннаго пакета со вложеніемъ по его объявленію духовнаго его завѣщанія). Ливорно. Октября 3 дня 1876 года.

Императорскій Россійскій генеральный консулъ, стат. совѣтн. N.

(М. П.)

VII. *Формы таблицъ:*

№ 1.

РОССІЙСКОЕ КОНСУЛЬСТВО ВЪ . . . .

Состояніе мореплаванія и торговли Россійскихъ купеческихъ судовъ, относительно привезенныхъ оными товаровъ въ . . . . портъ въ теченіи 18 г.

Мѣсяцъ и число объявленія о прибытіи.	Родъ и названіе судовъ.	Количество поднимаемаго ими груза, по тонамъ или ластамъ.	Число и калибръ пушекъ.	Имена шкиперовъ.	Означеніе паспорта или патента.	Число корабельныхъ служителей и въ особенности Россійскихъ подданныхъ.	Имена хозяевъ или наемщика судна.	Мѣста ихъ пребыванія.	Сколько продолжалось плаваніе.	Мѣста, гдѣ происходила нагрузка.	Имена тѣхъ, къ коимъ суда были отправлены.	Фрахтъ судна.	Количество и качество привезеннаго груза.	Происхожденіе груза.	Мѣра и вѣсъ.	Предполагаемая цѣна.	Имена хозяевъ груза.	Взятыя съ онаго въ портѣ пошлины.

№ 2.

РОССІЙСКОЕ КОНСУЛЬСТВО ВЪ . . . .

Состояніе мореплаванія и торговли Россійскихъ купеческихъ судовъ, относительно вывезенныхъ оными товаровъ изъ . . . . порта въ теченіе 18 г.

Мѣсяцъ и число объявленія о нагрузкѣ.	Родъ и названіе судовъ.	Количество поднимаемаго груза, тонами или ластами.	Число и калибръ пушекъ.	Имена шкиперовъ.	Означеніе паспорта или патента.	Число корабельныхъ служителей и въ особенности Россійскихъ подданныхъ.	Имена хозяевъ или наемщика судна.	Мѣста ихъ пребыванія.	Куда отправляется судно.	Имена тѣхъ, къ кому суда отправляются.	Мѣста ихъ пребыванія.	Количество и качество вывозимаго груза.	Происхожденіе груза.	Мѣра и вѣсъ.	Предполагаемая цѣна.	Имена хозяевъ груза.	Фрахтъ судна.	Мѣсяцъ и число отправленія.

№ 3.

Главнѣйшія произведенія, привозимыя въ . . . . . . портъ.

НАЗВАНІЕ ГОСУДАРСТВЪ (въ алфавитномъ порядкѣ).	Съѣстные припасы, напитки, скотъ, лекарства, пряные коренья и проч.			Разные роды дерева, металлы, горючія вещества, первоначальные матеріалы для издѣлій и художествъ, табакъ въ листьяхъ и проч.			Произведенія рукодѣлій.			Общая цѣнность товаровъ, привезенныхъ въ . . . . портъ.
	Родъ главнѣйшихъ товаровъ.	Количество.	Цѣна въ портѣ.	Родъ главнѣйшихъ товаровъ.	Количество.	Цѣна въ портѣ.	Родъ главнѣйшихъ товаровъ.	Количество.	Цѣна въ портѣ.	
Американскіе Соединенные Штаты.										
Великобританія и ея владѣнія.										
Ганзеатическіе города.										
Германія.										
Голландія и ея владѣнія.										
Данія.										
Испанія и ея владѣнія.										
Италія.										
Португалія и ея владѣнія.										
Россія.										
Швеція.										
Итого.										

№ 4.

Главнѣйшія произведенія, вывозимыя изъ . . . . . . порта.

НАЗВАНІЕ ГОСУДАРСТВЪ. (въ алфавитномъ порядкѣ).	Съѣстные припасы, напитки, лекарства, пряные коренья и проч.			Разные рода дерева, металлы, горючія вещества, первоначальные матеріалы для издѣлій и художествъ табакъ въ листьяхъ и проч.			Произведенія рукодѣлій.			Общая цѣнность товаровъ, вывозимыхъ изъ . . . . порта.
	Родъ главнѣйшихъ товаровъ.	Количество.	Цѣна въ портѣ.	Родъ главнѣйшихъ товаровъ.	Количество.	Цѣна въ портѣ.	Родъ главнѣйшихъ товаровъ.	Количество.	Цѣна въ портѣ.	
Американскіе Соединенные Штаты.										
Великобританія и ея владѣнія.										
Ганзеатическіе города.										
Германія.										
Голландія и ея владѣнія.										
Данія.										
Испанія и ея владѣнія.										
Италія.										
Португалія и ея владѣнія.										
Россія.										
Швеція.										
Итого.										

VIII.

Главнѣйшіе законы о русскомъ купеческомъ водоходствѣ [1].

а) Лоцмана.

Въ ряду международныхъ установленій для пользы мореплаванія довольно важное мѣсто занимаетъ учрежденіе лоцмановъ или пилотовъ (pilote). Обязанность лоцмановъ не только помогать кораблямъ въ опасности, но и вести ихъ при входѣ въ гавань, въ устьяхъ рѣкъ, гдѣ находятся опасныя мѣста, или гдѣ капитанъ и экипажъ не знаютъ дороги.

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ капитаны купеческихъ кораблей обязаны брать лоцмановъ, иначе подвергаются штрафу.

Различаютъ три разряда лоцмановъ: береговыхъ, состоящихъ при гаваняхъ и практическихъ. Послѣднимъ именемъ называются не присяжные лоцманы, а рыбаки, которые по добровольному соглашенію берутся провести корабль по той части берега, гдѣ имъ извѣстны всѣ мели, пески, банки, и пр. Лоцманъ не можетъ оставить корабль не приведя его въ гавань, или до выхода въ открытое море.

Во всѣхъ странахъ существуетъ лоцманская такса.

Это учрежденіе извѣстно въ Россіи съ древнихъ временъ. Лоцманскіе цехи и лоцманская такса существовала еще во времена Великаго Новгорода. Согласно нашимъ законамъ, лоцманомъ именуется водоходецъ, нанимающійся для безопаснаго провожанія судна до извѣстнаго мѣста.

Присяжнымъ именуется такой лоцманъ, который былъ допущенъ къ присягѣ.

Въ лоцманское состояніе принимаются лица всѣхъ состояній

---

[1] Законы о купеческомъ водоходствѣ можно найти въ недавно вышедшей книгѣ А. Е. Носа: «*Сборникъ русскихъ законовъ о купеческомъ водоходствѣ*», изданная Императорскимъ Обществомъ для содѣйствія русскому торговому мореходству.

по согласію обществъ и по даннымъ на то отъ оныхъ и ихъ начальствъ на законномъ основаніи свидѣтельствъ.

Современный русскій законъ раздѣляетъ лоцмановъ на два разряда: нанимающихся на весь путь и прибрежныхъ или портовыхъ. Лоцмана составляютъ организованные цехи, служба ихъ находится подъ надзоромъ правительства. (Св. Зак. т. XI, кн. III, ст. 1213—26; Прилож. къ Продолж.).

Съ того самаго времени, какъ прибрежные или портовые лоцманы принимаютъ корабль, они отвѣтствуютъ за всякій послѣдовать могущій вредъ, ущербъ или убытокъ, до тѣхъ поръ, пока корабль станетъ въ безопасномъ мѣстѣ, на рейдѣ, въ портѣ или пристани; и если, вредъ, ущербъ или убытокъ кораблю послѣдуетъ въ то время, когда онъ находится на отчетѣ прибрежныхъ или портовыхъ лоцмановъ, то корабельщикъ имѣетъ право просить объ удовлетвореніи въ ихъ обществѣ или у мѣстнагно начальства.

Если проводникъ или лоцманъ, принявшій корабль на свой счетъ, набѣжитъ съ онымъ на камень, или на мель, или на берегъ, то производится изслѣдованіе порядкомъ уголовныхъ дѣлъ: съ умысла ли и по намѣренію то учинено, или по небреженію и неосторожности, или же по неизбѣжному случаю безъ всякой вины; а по изслѣдованіи виновный подвергается взысканію и наказанію на основаніи статьи 1255 Уложенія о Наказаніяхъ.

Прибрежной или портовый проводникъ или лоцманъ, который, получилъ сигналъ о томъ, что корабль находится въ опасности, или же увидѣвъ опасность, оному угрожающую, не подастъ тогдажъ ему помощи, имѣя къ сему возможность, подвергается за сіе наказенію на основаніи статьи 1256 Уложенія о Наказаніяхъ.

Прибрежный или портовый очередной проводникъ или лоцманъ, который откажется провожать корабль по первому на сіе призыву, или же, минуя какой либо корабль, возьмется провожать корабль, послѣ него прибывшій, подвергается за сіе взысканіямъ на основаніи статьи 1256 Уложенія о Наказаніяхъ.

Прибрежный или портовый проводникъ или лоцманъ, который во время провожанія имъ корабля будетъ пьянъ, или сдѣлаетъ грубость корабельщику, подвергается за сіе взысканіямъ на основаніи статьи 79 Устава о Наказаніяхъ.

b) О военномъ конвоѣ (1).

Когда военный корабль назначенъ къ конвою, то онъ поднимаетъ флагъ купеческаго водоходства, и пушечнымъ выстрѣломъ подаетъ знакъ покровительства и защиты. По сему знаку всѣ корабельщики купеческихъ судовъ тотчасъ должны съѣхаться на тотъ военный корабль и подать письменное объявленіе начальнику о названіи каждаго корабля, съ означеніемъ груза и къ какому городу или порту назначенъ. Начальникъ же военнаго корабля выдаетъ каждому изъ нихъ общій водоплавательный наказъ и сигналы о неразлученіи, также запечатанный наказъ о назначенномъ мѣстѣ соединенія на случай разлученія.

Въ первомъ наказѣ значится путь плаванія и сигналы неразлученія; во второмъ наказѣ рандеву или мѣсто свиданія; оба должны быть за подписаніемъ начальника конвоя.

Корабельщикъ купеческаго корабля, идущаго подъ конвоемъ, получивъ отъ начальника конвоя водоплавательный наказъ, обязанъ исполнять оный со всею точностію и повиноваться сигналамъ; въ ночное же время, а равно въ туманную и мрачную погоду, не отходить отъ конвоя далѣе, какъ на такое разстояніе, чтобы можно было слышать сигнальную пушку и видѣть фонари.

За удаленіе отъ конвоя безъ дозволенія начальника онаго, или за нарушеніе въ чемъ либо иномъ предписанныхъ для кораблей, идущихъ подъ конвоемъ, правилъ, корабельщикъ наказывается по правиламъ, опредѣленнымъ въ Морскомъ Военномъ Уставѣ.

Наказъ о мѣстѣ соединенія корабельщикъ не долженъ иначе распечатывать, какъ только съ случаѣ разлученія его корабля съ конвоемъ. Во время опасности отъ непріятеля, а равно и тогда, когда корабельщикъ попадется въ плѣнъ, онъ обязанъ наказъ свиданія истребить; въ случаѣ же благополучнаго плаванія возвратить оный начальнику конвоя, по прибытіи въ городъ или пристань.

---

(1) См. Св. Зак. Рос. Им. томъ XI, ч. 2 статьи 1038—1042.

c) О договорѣ взаимной защиты купеческихъ кораблей и судовъ (1).

Ежели во время опасное по причинѣ разбойничьихъ разъѣздовъ, или непріятельскаго нападенія находятся въ одномъ городѣ или портѣ два, три или болѣе купеческихъ Россійскихъ кораблей, военнаго же конвоя по близости нѣтъ, то корабельщики оныхъ имѣютъ право заключить между собою письменный договоръ о взаимной защитѣ въ случаѣ опасности; сей договоръ каждый изъ нихъ долженъ утвердить своею подписью и имѣть у себя копію съ онаго, храня оный свято и ненарушимо, дотолѣ, пока путь, для котораго оный учиненъ, совершенъ не будетъ.

Корабельщики, подписавшіе договоръ о защитѣ, должны избрать изъ среды себя главнаго начальника и оному повиноваться.

Избранный начальникъ обязанъ дать прочимъ корабельщикамъ водоплавательный наказъ и сигналы о неразлученіи, а равно запечатанный наказъ о соединеніи на случай разлученія, и по онымъ всѣ обязаны поступать, какъ сказано выше о наказахъ въ военномъ конвоѣ.

Избранный начальникъ поднимаетъ отличный отъ другихъ флагъ на гротъ-брамъ-стеньгѣ и имѣетъ ночью на кормѣ фонарь.

Въ случаѣ нападенія отъ непріятеля или разбойника, всѣ купеческіе корабли, находящіеся подъ защитою, должны защищать себя и взаимно другъ друга, храбро и рѣшительно.

Если одинъ корабль оставитъ, во время непріятельскаго нападенія, другой корабль въ опасности, въ противность договора о взаимной защитѣ, то корабельщикъ, служители и водоходцы предаются суду по Морскому Военному Уставу. Такимъ же образомъ поступается со всякимъ, кто при защитѣ окажетъ малодушіе и робость.

Корабельщикъ, подписавшій договоръ о защитѣ, и въ противность онаго умышленно оставившій защиту прежде совершенія пути, обязанъ платить вдвое за вредъ и убытокъ или уронъ, кои прочіе, защиту составляющіе, понесутъ при защищеніи. Буде же таковой самовольно отлучившійся самъ понесетъ вредъ, то защита за то не платитъ, и онъ одинъ самъ отвѣчаетъ за все.

(1) См. тамъ же, статьи 1043—1051.

Если во взаимномъ защищеніи купеческихъ кораблей отъ разбойниковъ или отъ непріятеля послѣдуетъ кораблю, грузу или людямъ вредъ или уронъ, то удовлетвореніе онаго производится по правиламъ о большей и общей аваріи. На семъ же основаніи дѣлается и вознагражденіе за храбрую защиту, за убитаго или раненаго.

Если корабль, по причинѣ бури или густыхъ тумановъ или неизбѣжнаго случая, отстанетъ отъ защиты, то онъ не платитъ идущимъ подъ защитою, въ случаѣ несчастія, ихъ постигшаго. Равнымъ образомъ и тотъ вредъ, ущербъ или убытокъ, который онъ претерпитъ, не подлежитъ удовлетворенію на общій счетъ.

d) О морскомъ разбоѣ и правѣ обороны [1].

Кто учинитъ въ гавани, пристани, или на водѣ и на морѣ нападеніе на корабль и оный ограбитъ, то тотъ предается суду и наказывается на основаніи правилъ, постановленныхъ въ статьѣ 2211 Уложенія о Наказаніяхъ.

Если корабельщикъ, забывъ свой долгъ и обольстивъ своихъ служителей, учинитъ своевольный наѣздъ или нападеніе на прибрежныя мѣста, то онъ предается суду и наказывается по статьѣ 2214 Уложенія о Наказаніяхъ.

Ежели купеческій корабль, безъ вѣдома или приказанія военнаго или гражданскаго начальства, учинитъ наѣздъ или нападеніе на прибрежное мѣсто или на иной корабль, то сіе, хотя бы и случилось и въ военное время, признается за разбой и насильство.

Не считается разбоемъ, когда корабельщикъ, истощившись въ пути съѣстными припасами не по собственной винѣ и будучи въ крайней необходимости, возьметъ изъ встрѣтившагося съ нимъ другого корабля потребное количество оныхъ хотя и усильно, но съ наблюденіемъ правилъ, на сей случай постановленныхъ (ст. 1063 — 1067).

Если непріятель или разбойникъ нападетъ на корабль, гдѣ бы то ни было, корабельщикъ и безъ вѣдома начальства долженъ защищаться всѣми силами; и ежели въ такомъ случаѣ корабель-

(1) См. тамъ же, статьи 1052—1056.

щикъ овладѣетъ кораблемъ или судномъ нападателя и возьметъ оный въ плѣнъ, то долженъ отвезть со всею добычею, и не прикасаясь къ оной, въ портъ и представить въ Призовую Коммисію, или отдать Россійскому военному судну, буде встрѣтитъ, а за храбрость имѣетъ право требоватъ награды по Военному Морскому Уставу.

е) О займѣ припасовъ на морѣ (1).

Въ случаѣ крайняго недостатка жизненныхъ припасовъ, корабельщикъ, встрѣтившись на пути съ другимъ кораблемъ или судномъ, можетъ занимать оные по взаимному условію съ ведущимъ сіе судно корабельщикомъ, и даже противъ его воли и согласія, буде бы онъ, презрѣвъ правила человѣколюбія, отказалъ въ пособіи терпящему крайность.

Корабельщикъ, который, для избѣжанія опасности умереть съ голоду, вынужденъ будетъ взять у встрѣтившагося съ нимъ другаго корабельщика потребное для продовольствія своего экипажа количество съѣстныхъ припасовъ, долженъ поступать въ томъ съ высочайшею осмотрительностію, и отнюдь не брать припасовъ болѣе самаго необходимаго количества, дабы не подвергнуть голоду и того, у кого беретъ.

Онъ долженъ брать припасы мѣрою и вѣсомъ, и оставить тому корабельщику, у котораго взялъ оные, письменный видъ, съ означеніемъ своего имени, названія корабля, хозяина онаго, мѣста и куда плылъ, количества взятаго припаса, и условій на счетъ полученія платежа за оный. Таковой же письменный видъ онъ долженъ получить и отъ того корабельщика, у котораго взялъ припасы.

По прибытіи къ первому порту одного изъ тѣхъ кораблей, корабельщикъ долженъ объявить тотъ оставленный у него другимъ корабельщикомъ письменный видъ въ таможнѣ, съ показаніемъ, сколько при отплытіи изъ послѣдняго порта въ море имѣлось у него на кораблѣ припасовъ и съ объясненіемъ непредвидимыхъ приключеній или противныхъ вѣтровъ, замедлившихъ плаваніе.

---

(1) См. томъ XI. ч. 2 Св. Зак. Россійской Им. ст. 1063—1067.

Если бы оказалось, что корабельщикъ, взявшій силою припасы у встрѣтившагося съ нимъ на пути другаго корабельщика, недостаточно запасся оными при отплытіи изъ порта, или что не случилось съ нимъ никакихъ непредвидимыхъ приключеній, то онъ подвергается за сію неосторожность, сверхъ вознагражденія за причиненный симъ другому кораблю убытокъ или вредъ, наказанію на основаніи статьи 1736 Уложенія о Наказаніяхъ. Когда же онъ возьметъ у встрѣтившагося съ нимъ другого корабельщика припасовъ болѣе необходимаго количества и симъ лишитъ сей другой корабль нужнаго продовольствія, то онъ приговаривается къ наказанію, опредѣленному въ статьѣ 2211 сего Уложенія.

f) О правѣ судостроенія ([1]).

Суда мореходныя и рѣчныя, большія и малыя, строить, оснащивать и починять дозволяется всякому, безъ различія преимуществъ по состоянію и гдѣ кто пожелаетъ.

Примѣчаніе. Правила о строеніи и покупкѣ судовъ членами Императорскаго С. Петербургскаго яхтъ-клуба содержатся въ уставѣ сего клуба.

Всѣмъ состояніямъ Россійскихъ подданныхъ, равно обществамъ и торговымъ сословіямъ, позволяется учреждать на собственной землѣ, при моряхъ, озерахъ и судоходныхъ рѣкахъ частныя верфи, для строенія мореходныхъ судовъ.

Примѣчаніе. Учрежденіе частныхъ верфей, для строенія судовъ, равно какъ строеніе, починка и содержаніе рѣчныхъ, озерныхъ и морскихъ судовъ всякаго рода, за исключеніемъ однакожъ содержанія пароходовъ, служащихъ для перевозки грузовъ и пассажировъ, принадлежатъ къ свободнымъ для всѣхъ состояній, не исключая и иностранцевъ, торговымъ дѣйствіямъ, дозволяемымъ безъ платежа пошлинъ.

Частныя, общественныя и казенныя купеческія верфи состоятъ въ главномъ завѣдываніи министра финансовъ.

([1]) Тамъ же, статьи 779—783.

Начальники губернскіе и мѣстныя начальства содѣйствуютъ всѣми предоставленными имъ способами къ благосостоянію общественныхъ и частныхъ верфей, не входя однако во внутреннія распоряженія по симъ верфямъ и по самому судостроенію.

Строеніе мореходныхъ судовъ дозволяется всякаго званія Россійскимъ подданнымъ и иностранцамъ безъ записки въ торговые разряды.

Примѣчаніе. Россійскіе подданные, строющіе на свой счетъ суда на Россійскихъ верфяхъ, получаютъ безпошлинно изъ-за границы нужныя имъ для снаряженія судна металлическія корабельныя принадлежности, по особымъ разрѣшеніямъ Министерства Финансовъ.

g) О чертежахъ, смѣтахъ и матеріалахъ для торговыхъ судовъ [1].

Суда, употребляемыя для внутренней въ государствѣ перевозки товаровъ, должны соотвѣтствовать глубинѣ рѣкъ, и пропорціи каналовъ; вообще же какъ рѣчныя, такъ и мореходныя суда должны имѣть конструкцію прочную и удобную.

Примѣчаніе. Всѣмъ судохозяевамъ и шкиперамъ приходящихъ къ Россійскимъ портамъ судовъ вмѣняется въ обязанность имѣть на штевняхъ оныхъ металлическія или иныя марки, означающія углубленіе судовъ, въ русскихъ или иностранныхъ футахъ или въ метрахъ, и окрашенныя, для ясности, свѣтлою масляною краскою. Въ случаѣ непоказанія такой мѣры вовсе, или невѣрнаго означенія ея, если ошибка будетъ превышать четверть дюйма на каждый футъ дѣйствительнаго углубленія ахтеръ-штевня, взыскивается съ шкиперовъ и судохозяевъ каждый разъ по десяти рублей съ судна.

Судохозяевамъ изъ Россійскихъ подданныхъ предоставляется свобода строить мореходныя суда по произвольнымъ чертежамъ; но буде желаютъ, могутъ вносить оные на разсмотрѣніе и утвержденіе: въ С.-Петербургѣ, въ департаментъ Торговли и Ману-

---

[1] См. томъ XI, ч. 2-я, статью 784—787.

фактуръ, въ Архангельскѣ, Херсонѣ и Астрахани, въ конторы тамошнихъ морскихъ начальствъ.

Примѣчаніе. Для облегченія построенія кораблей, поручено Морскому Министерству, чрезъ корабельныхъ инженеровъ, составить чертежи съ подробными смѣтами о потребности лѣсовъ, для торговыхъ разной величины и вида кораблей и другихъ мореходныхъ и каботажныхъ судовъ, полагая до шестнадцати разныхъ образцовъ. Въ случаѣ изобрѣтенія новаго способа устройства мореходныхъ и каботажныхъ судовъ, Морское Министерство обязано доставлять чертежи оныхъ Министерству Финансовъ. Министръ Финансовъ дѣлаетъ распоряженіе о напечатаніи сихъ чертежей на счетъ казны и о продажѣ ихъ за умѣренную цѣну.

О всякомъ новомъ изобрѣтеніи въ построеніи мореходныхъ и рѣчныхъ судовъ, заслуживающемъ преимущества предъ прежними, изобрѣтатель, мастеръ, или хозяинъ, намѣревающійся таковымъ изобрѣтеніемъ воспользоваться, обязанъ предварительно представить чертежъ онаго на утвержденіе адмиралтейскаго начальства.

На строеніе рѣчныхъ и мореходныхъ судовъ дозволяется употреблять лѣсъ изъ казенныхъ дачъ, по отводу лѣснаго начальства, на основаніи правилъ, подробно изложенныхъ въ уставѣ лѣсномъ.

h) Объ избраніи корабельныхъ мастеровъ и оснащеніи судовъ ([1]).

Желающіе строить мореходныя суда могутъ, по собственному ихъ усмотрѣнію и довѣрію, избирать для сего вольныхъ мастеровъ за условленную плату, заподряжая или выписывая иностранцевъ, въ случаѣ недостатка таковыхъ мастеровъ въ числѣ Россійскихъ подданныхъ.

Если судохозяинъ желаетъ имѣть для постройки мореходнаго судна флотскаго корабельнаго инженера съ нѣкоторымъ числомъ чиновъ морскаго рабочаго экипажа, то можетъ обратиться съ просьбою къ морскому начальству, которое удовлетворяетъ таковыя просьбы по мѣрѣ возможности.

([1]) Тамъ же; статьи 788—797.

Оснащеніе или вооруженіе торговыхъ мореходныхъ и каботажныхъ судовъ предоставляется усмотрѣнію хозяевъ; но буде желаютъ, могутъ обращаться съ просьбою къ начальству купеческихъ казенныхъ верфей, гдѣ таковыя существуютъ, которыя на сей конецъ немедленно отряжаютъ состоящихъ въ ихъ завѣдываніи знающихъ сіе дѣло чиновниковъ, съ необходимымъ числомъ рабочихъ, если таковые при верфи имѣются.

Позволяется также судохозяину просить объ отряженіи для оснащенія его мореходнаго или каботажнаго судна, искуснаго чиновника морскаго вѣдомства, съ необходимымъ числомъ рабочаго экипажа, и морское начальство удовлетворяетъ таковыя просьбы по мѣрѣ возможности.

Всякій хозяинъ корабля или мореходнаго судна долженъ имѣть на оные крѣпость. Крѣпость на корабль есть письменный видъ, утверждающій собственность хозаина онаго. Въ ней означается: 1) мѣра корабля или судна; 2) сколько поднимаетъ грузу; 3) время и мѣсто построенія, т. е. гдѣ, въ какомъ году и мѣсяцѣ построенъ; 4) изъ какого дерева построенъ; 5) родъ корабля или судна, какъ то: бригантинъ, галіотъ, ботъ или иного названія; 6) что мастеръ и мастеровые удовлетворены платою за постройку корабля или судна.

Крѣпость на корабль подписывается мастеромъ, строившимъ оный и двумя свидѣтелями и подлежитъ гербовому сбору.

Для удобнѣйшаго полученія судостроителямъ крѣпостей на мореходныя суда, возлагается выдача оныхъ на магистраты или ратуши тѣхъ городовъ, гдѣ построено судно. За доказательство дѣйствительной постройки судна изъ казеннаго лѣса принимается данный по лѣсному вѣдомству билетъ.

Примѣчаніе. Въ мѣстностяхъ, гдѣ введены въ дѣйствіе судебные уставы и нѣтъ коммерческихъ судовъ, обязанности магистратовъ и ратушъ исполняются установленіями, учрежденными на основаніи судебныхъ уставовъ.

При выдачѣ корабельныхъ крѣпостей взыскиваются только установленные канцелярскіе сборы за совершеніе акта, по три рубля серебромъ.

При выдачѣ свидѣтельствъ или крѣпостей на дозволенную въ

Россіи постройку судовъ по заказу иностранцевъ, пошлинъ не взыскивается, кромѣ гербовыхъ.

Суммы, поступающія за совершеніе актовъ, отправляются, на общемъ основаніи, въ казначейства или расходныя отдѣленія.

і) О свидѣтельствованіи торговыхъ мореходныхъ судовъ [1].

По построеніи купеческаго корабля или мореходнаго судна, оные должны быть измѣрены и на верфи засвидѣтельствованы; и что по таковому свидѣтельству насчетъ прочности и годности корабля или судна окажется, въ томъ выдается хозяину на гербовой бумагѣ аттестатъ; данный же мастеромъ при семъ отбирается.

Примѣчаніе 1. Для вычисленія корабельныхъ ластовъ въ купеческихъ судахъ соблюдаются особыя правила.

Примѣчаніе 2. Аттестаты, указанные въ сей статьѣ, подлежатъ гербовому сбору.

Хозяинъ корабля или судна и управляющій онымъ, а равно и нанимающіе корабль или судно подъ грузъ и пріемлющіе оные на свой страхъ, имѣютъ право требовать свидѣтельства, когда пожелаютъ.

Свидѣтельствованіе торговыхъ мореходныхъ судовъ предоставляется на волю судохозяевъ и фрахтовщиковъ, посредствомъ корабельныхъ маклеровъ или избранныхъ ими знатоковъ. Но если бы судохозяинъ или фрахтовщикъ пожелалъ удостовѣриться въ благонадежности мореходнаго судна, то тамъ, гдѣ есть городская верфь или портовое морское начальство, они могутъ просить объ отряженіи корабельнаго художника или мастера, который обязанъ немедленно произвесть свидѣтельствованіе судна, со всею точностью и безпристрастно, и выдать за своимъ подписаніемъ удостовѣреніе въ томъ, что по осмотрѣ окажется.

Примѣчаніе. Удостовѣреніе, указанное въ сей статьѣ, подлежитъ гербовому сбору.

---

[1] Тамъ же, статьи 798—800.

k) О покупкѣ и продажѣ торговыхъ судовъ (1).

Всякъ имѣетъ право покупать и продавать построенныя въ Россіи мореходныя суда, установленнымъ порядкомъ внутри государства.

Покупка иностранныхъ судовъ дозволена лицамъ всѣхъ состояній.

При продажѣ мореходнаго судна передаются покупщику и принадлежащіе къ оному документы, а именно: корабельная крѣпость, патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, списокъ корабельныхъ служителей (судовая роль) и таможенный паспортъ. Но если судно, снабженное патентомъ на поднятіе русскаго флага, поступитъ во владѣніе лица, не имѣющаго права на поднятіе сего флага, то всѣ документы, въ отвращеніе злоупотребленій, должны быть возвращены въ подлежащій департаментъ Министерства Финансовъ; патентъ же возвращается, для уничтоженія, въ таможню того порта, къ которому судно приписано.

Всѣмъ мѣстамъ и лицамъ, совершающимъ или свидѣтельствующимъ акты на продажу мореходныхъ судовъ, снабженныхъ патентами на поднятіе русскаго флага, поставлено въ непремѣнную обязанность наблюдать, чтобы при продажѣ оныхъ лицамъ, не имѣющимъ права на поднятіе сего флага, не прежде былъ отдаваемъ документъ на принадлежность судна покупателю, какъ по истребованіи отъ сего послѣдняго или продавца принадлежащихъ къ судну русскихъ документовъ, которые и должны быть отсылаемы въ таможню того порта, гдѣ продано судно; патентъ же долженъ быть возвращенъ въ таможню того порта, къ которому судно приписано.

Всѣмъ мѣстамъ и лицамъ, совершающимъ или свидѣтельствующимъ акты на продажу судовъ, поставлено въ непремѣнную обязанность, при совершеніи акта на продажу иностранныхъ судовъ лицамъ, имѣющимъ право на поднятіе русскаго купеческаго флага, не прежде выдавать покупателямъ на право владѣнія ихъ такими судами документы, какъ по сдѣланіи на принадлежа-

---

(1) Тамъ же, статьи 801—817.

вшихъ онымъ судамъ иностранныхъ документахъ надписи о времени продажи, съ обозначенiемъ именъ прежняго и новаго владѣльцевъ.

При продажѣ между Россiйскими подданными Россiйскихъ судовъ, новыхъ крѣпостей не совершается, но вмѣстѣ съ прочими корабельными документами передаются покупщикамъ прежнiя крѣпости, совершенныя при построенiи судна, надписью продавца, изъясняющею: отъ кого, кому, когда и за какую сумму судно продано. Сiя надпись, если продажа произведена въ Россiи, свидѣтельствуется у нотарiуса или маклера со взносомъ положенныхъ за записку акта трехъ рублей серебромъ; а если судно продано въ иностранномъ портѣ, то удостовѣряется Россiйскимъ консульствомъ. Въ обоихъ случаяхъ однопроцентныхъ пошлинъ съ продажной цѣны судна не взыскивается.

Примѣчанiе 1. Однопроцентная пошлина, взимавшаяся при покупкѣ Россiйскимъ подданнымъ или иностранцемъ, живущимъ въ Россiи или же записаннымъ въ Россiйскомъ торговомъ сословiи, иностраннаго судна отъ иностранца, отмѣнена.

Примѣчанiе 2. Въ случаѣ перехода русскаго мореходнаго судна отъ одного лица къ другому, соблюдается порядокъ, указанный въ статьѣ 839.

Если Россiйскiй подданный или иностранецъ, живущiй въ Россiи, или же записанный въ Россiйскомъ торговомъ сословiи, покупаетъ судно иностранное отъ иностранца, то крѣпость пишется на установленной гербовой бумагѣ по цѣнѣ покупаемаго судна, объявленной по совѣсти покупателямъ или продавцемъ, и взимаются три рубля за записку крѣпости. Но если Россiйскiй подданный, купившiй иностранное судно, продастъ оное другому Россiйскому же подданному или иностранцу, то продажа совершается между Россiйскими подданными на основанiи предшедшей 806, а между Россiйскомъ подданнымъ и иностранцемъ на основанiи слѣдующей статьи 808.

Примѣчанiе. Указанная въ сей статьѣ крѣпость на покупку иностраннаго судна подлежитъ гербовому сбору.

Если Россiйское судно продается иностранцу, то всѣ вообще документы проданнаго судна отбираются для отсылки по принадлежности, а покупателю выдается новая крѣпость съ соблюде-

ніемъ правилъ, изложенныхъ въ уставѣ о пошлинахъ; по неимѣнію же за границею Россійской гербовой бумаги, въ случаѣ продажи тамъ Россійскихъ судовъ, консульствамъ предоставляется выдавать и свидѣтельствовать крѣпости на простой бумагѣ, со взысканіемъ гербоваго сбора наличными деньгами.

Таможни выпускаютъ мореходныя суда, снабженныя патентами на плаваніе подъ русскимъ флагомъ и поступившія во владѣніе лицъ, не имѣющихъ права на поднятіе сего флага, не прежде, какъ по полученіи отъ покупщиковъ всѣхъ принадлежащихъ онымъ корабельныхъ документовъ.

Если кто для полученія патента на плаваніе подъ Русскимъ флагомъ, предъявитъ фальшивые документы или будетъ плавать подъ Русскимъ флагомъ съ патентомъ подложнымъ, тотъ за сіе подвергается:

наказаніемъ, опредѣленнымъ въ статьяхъ 294, 975, 977, 1412 и 1690 сего уложенія.

Если Русскій подданный изъ корыстныхъ или иныхъ личныхъ видовъ допуститъ мнимую на свое имя покупку судна иностранцевъ, не имѣя самъ дѣйствительнаго въ пріобрѣтеніи того судна участія, то онъ за сіе подлежитъ:

заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ; а иностранецъ, вступившій въ подобныя сдѣлки, подвергается по прибытіи въ Россію аресту отъ четырехъ дней до трехъ мѣсяцевъ.

Если кто, получивъ патентъ на плаваніе подъ Русскимъ флагомъ, будетъ держать на своемъ суднѣ иностранные корабельные документы, безъ установленной статьею 805 Устава Торговаго надписи о переходѣ судна въ собственность Русскаго подданнаго, тотъ за сіе подвергается:

взысканію не свыше пятисотъ рублей.

Построенныя въ Россіи суда могутъ быть проданы въ иностранныхъ портахъ, какъ соотечественникамъ, такъ и иностранцамъ.

Лицамъ, имѣющимъ право на поднятіе русскаго флага и продающимъ свои суда въ портахъ чужихъ державъ, вмѣняется въ непремѣнную обязанность, продажу оныхъ чинить со свѣдѣнія и соучастія русскихъ консуловъ, при тѣхъ портахъ находящихся.

Консулу поставляется въ обязанность не прежде давать свое

на то (ст. 811) согласіе, какъ: 1) по истребованіе отъ шкипера довѣренности или иныхъ законныхъ письменныхъ документовъ, дающихъ ему право на таковую продажу; а если покупщикъ не Россійскій поданный, то и всѣхъ бумагъ, доказывающихъ національность корабля, а именно крѣпости, патента на поднятіе флага, и паспорта, выданнаго шкиперу на отплытіе его изъ Россіи; 2) по удостовѣреніи, что условленная цѣна есть настоящая и такая, коей въ самомъ дѣлѣ стоитъ корабль.

Примѣчаніе. Власть консула, при продажѣ Финляндскихъ кораблей въ иностранной гавани, ограничивается лишь разсмотрѣніемъ права продавца на отчужденіе корабля.

Въ портахъ, гдѣ нѣтъ консуловъ, суда могутъ быть проданы при посредствѣ мѣстныхъ властей, нотаріусовъ или маклеровъ, по установленію, но съ тѣмъ, чтобъ были взяты должныя мѣры насчетъ возвращенія экипажа на основаніи правилъ, изложенныхъ ниже, въ статьѣ 994, и чтобъ корабельные документы были предоставлены ближайшему консулу.

Миссія, въ канцеляріяхъ коихъ произведена продажа мореходнаго судна, извѣщаютъ о томъ немедленно департаментъ таможенныхъ сборовъ, съ отсылкою какъ корабельныхъ документовъ, такъ и тѣхъ, кои доказываютъ право на продажу корабля.

Департаментъ таможенныхъ сборовъ, оставляя у себя паспорты таможенные, какъ грузовые документы, всѣ прочіе препровождаетъ въ департаментъ торговли и мануфактуръ для храненія, и въ случаѣ надобности, для производства по онымъ дѣлъ.

Если до консула дойдетъ свѣдѣніе, что продажа Россійскаго корабля произведена мимо его, или въ такомъ портѣ, гдѣ нѣтъ нашей миссіи, то онъ равномѣрно обязанъ доносить о томъ департаменту таможенныхъ сборовъ.

За продажу корабля мимо консула и за непредставленіе документовъ, когда продажа произведена тамъ, гдѣ нѣтъ миссіи, виновный подвергается взысканію на основаніи статьи 1223 уложенія о наказаніяхъ.

1) О товариществѣ въ построеніи, покупкѣ и содержаніи кораблей[1].

Лица, построившія общимъ иждивеніемъ или купившія корабль, или въ наслѣдство получившія, именуются *общими хозяевами* онаго.

Согласившіеся общимъ иждивеніемъ построить или купить корабль, или судно, обязаны учинить о томъ письменный договоръ.

Въ договорѣ о построеніи или покупкѣ корабля или судна общимъ иждивеніемъ, должно быть означено: 1) сколько каждый изъ товарищей на постройку или покупку корабля дастъ денегъ; 2) какъ дѣлить прибыль и убытокъ во время товарищества.

Сей договоръ (ст. 820) подлежитъ гербовому сбору и совершается у нотаріуса.

Если корабль или судно построено или куплено общимъ иждивеніемъ нѣсколькихъ лицъ, то крѣпость на оное ввѣряется одному изъ нихъ по общему прочихъ согласію.

Общіе хозяева корабля обязаны съ общаго согласія избрать одного товарища, которому ввѣрить правленіе и распоряженіе касательно того корабля или судна.

Начальный товарищъ обязанъ: 1) стараться, чтобы корабль или судно не стояло празднымъ, и имѣть попеченіе объ отдачѣ онаго въ наемъ; 2) дать корабельщику или судовщику наставленія и предписанія въ разсужденіи денежныхъ расходовъ и экономіи, наблюдаемой на кораблѣ или суднѣ; 3) вести съ корабельщикомъ или судовщикомъ переписку во время пути; 4) снабжать его вѣрющими письмами для полученія денегъ, въ случаѣ нужды или недостатка; 5) чинить съ нимъ счетъ и расчеты о путевыхъ прибыляхъ и издержкахъ; 6) вести счеты и разсчеты съ прочими товарищами въ прибыляхъ и убыткахъ, отъ корабля или судна получаемыхъ.

Если кто изъ общихъ хозяевъ корабля или судна пожелаетъ свою часть продать или уступить, то не иначе можетъ учинить сіе, какъ съ согласія прочихъ.

Когда общіе хозяева корабля или судна не согласятся принять

---

[1] Тамъ же, статьи 818—829.

товарищемъ того, кому кто либо изъ нихъ часть свою продать или уступить намѣренъ, то могутъ сами купить сію часть, и заплатить причитающуюся за оную сумму по оцѣнкѣ корабля или судна.

Оцѣнка въ такомъ случаѣ дѣлается, смотря по лѣтамъ и состоянію корабля, по его снастямъ и снаряду, а не по прихотямъ одной или другой стороны; деньги же за часть выплачиваются и получаются въ теченіи мѣсяца, со дня объявленія товариществу о продажѣ или уступкѣ части.

Въ издержкахъ на починку корабля или судна, общимъ хозяевамъ принадлежащаго, должны участвовать всѣ товарищи. Если починка корабля стоитъ половины или болѣе того, во что обошлась постройка или покупка онаго, и всѣ товарищи на таковую починку согласны, но одинъ изъ нихъ того не желаетъ, то таковаго можно вовсе отстранить отъ товарищества, выдѣливъ ему четвертую долю изъ тѣхъ денегъ, какія онъ прежде далъ на постройку или покупку корабля или судна.

Договоръ товарищества общихъ хозяевъ корабля или судна прекращается, когда тотъ корабль или судно съ общаго согласія будетъ продано, или разломано, или насиліемъ захвачено, или какимъ либо случаемъ истребится.

m) О правѣ мореплаванія [1].

Всѣмъ состояніямъ Россійскихъ подданныхъ, а равно и иностранцамъ, пребывающимъ въ Россіи, предоставлено право на построенныхъ въ Россіи мореходныхъ судахъ заниматься повсюду перевозкою товаровъ и другихъ грузовъ, безъ взятія торговыхъ свидѣтельствъ; но судохозяинъ или корабельщикъ не долженъ производить собственной торговли, не пріобрѣвъ права на оную. Изъятіе изъ сего послѣдняго правила постановлено въ уставѣ таможенномъ.

Примѣчаніе. Собственною торговлю не считается покупка провизіи и разныхъ потребностей на собственные корабли и прода-

---

[1] Тамъ же, статьи 830—832.

жа излишества такихъ потребностей, равно какъ покупка и продажа самыхъ Россійскихъ кораблей.

Правила о плаваніи судовъ Императорскаго С.-Петербургскаго яхтъ-клуба содержатся въ уставѣ сего клуба.

Каботажное судоходство, т. е. перевозъ товаровъ изъ одного Россійскаго порта въ другой на одномъ и томъ же морѣ лежащій, предоставляется исключительно въ пользу Россійскихъ подданныхъ и судовъ, плавающихъ подъ Россійскимъ флагомъ.

Примѣчаніе. Каботажнымъ судоходствомъ не считается переѣздъ въ Россійскіе порты, на другихъ моряхъ лежащіе, напримѣръ, изъ Черноморскаго или Бѣломорскаго порта въ Балтійскій и обратно.

п) Правила о морскомъ надзорѣ за неводвореніемъ судами контрабанды [1].

1) Пространство воды въ три морскихъ мили отъ русскаго берега, какъ на материкѣ, такъ и на островахъ, признается морскою таможенною полосою, въ предѣлахъ которой всѣ какъ русскія, такъ и иностранныя суда, подлежатъ надзору русскихъ таможенныхъ властей.

2) Всякое судно русское или иностранное, которое войдетъ въ морскую таможенную полосу, можетъ быть подвергнуто осмотру таможенною стражею, причемъ шкиперъ судна обязанъ, по требованію, предъявить всѣ имѣющіеся у него какъ судовые, такъ и грузовые документы.

3) Всякое судно, вошедшее въ морскую таможенную полосу, при подходѣ къ нему судна подъ русскимъ таможеннымъ флагомъ (крейсера), должно остановить ходъ; въ случаѣ неисполненія сего, таможенное судно дѣлаетъ по немъ холостой выстрѣлъ; затѣмъ, если вошедшее въ морскую таможенную полосу судно будетъ уходить, таможенное судно сначала повторяетъ холостые выстрѣлы, послѣ чего стрѣляетъ по рангоуту, а потомъ и по корпусу судна.

---

[1] См. томъ VI, Уставы таможенные. Приложеніе къ ст. 44, §§ 1—11.

4) Преслѣдованіе судна, неподчинившагося требованіямъ таможеннаго судна (крейсера) въ морской таможенной полосѣ, можетъ быть продолжаемо и за предѣлами этого пространства, въ водахъ нейтральныхъ.

5) Въ случаѣ сопротивленія судовъ при осмотрѣ или задержаніи ихъ, таможенное судно можетъ, смотря по обстоятельствамъ, дѣйствовать и вооруженною силою, но съ крайнею осторожностію и только при дѣйствительной въ томъ надобности.

6) Таможенная стража можетъ употреблять оружіе и въ томъ случаѣ когда будетъ происходить выгрузка контрабанды на берегъ, и таможенное судно, по мелководію, не имѣетъ возможности подойти на близкое разстояніе, контрабандисты же не сдаются по холостому выстрѣлу.

7) Если при осмотрѣ таможеннымъ надзоромъ судна, зашедшаго въ морскую таможенную полосу, окажется, что на немъ не имѣется требуемыхъ по русскимъ законамъ судовыхъ или грузовыхъ документовъ, или замѣчена будетъ явная несообразность груза съ этими документами, а также если на суднѣ откроются товары, запрещенные къ привозу, а во время войны военная контрабанда, то такое судно подвергается крейсеромъ задержанію и отводится въ ближайшую таможню.

8) Равнымъ образомъ подвергается задержанію всякое судно со всѣмъ грузомъ, разгружающее какіе либо товары въ предѣлахъ морской таможенной полосы на мелкія лодки или на берегъ, внѣ таможеннаго порта и безъ разрѣшенія таможеннаго вѣдомства.

Примѣчаніе. Суда, потерпѣвшія крушеніе, и товары, спасаемые съ разбившихся и ставшихъ на мель судовъ, подвергаются дѣйствію общихъ правилъ, установленныхъ статьями 610—634 сего Устава.

9) О всякомъ задержанномъ суднѣ и объ осмотрѣ онаго въ тоже время составляется актъ, съ соблюденіемъ слѣдующаго порядка:

1) Въ актѣ должно быть объяснено: а) время и мѣсто задержанія, поводъ къ оному, обстоятельства задержанія, т. е. было ли судно задержано при слѣдованіи, или когда оно стояло на якорѣ; не было ли притомъ оказано сопротивленія, въ чемъ именно оно состояло, и какія были приняты мѣры со стороны

таможеннаго судна; б) какой націи задержанное судно, названіе его, также имена корабельщика и всѣхъ людей экипажа; в) родъ и приблизительное количество находящагося на суднѣ груза, и г) всѣ документы, предъявленные шкиперомъ, судовые и грузовые, безъ поименованія каждаго отдѣльно, а съ обозначеніемъ только общимъ числомъ, причемъ они всѣ перенумеровываются и прошнуровываются, съ приложеніемъ къ шнуру печати крейсера и шкипера судна.

2) Актъ этотъ пишется въ шнуровой книгѣ, выдаваемой таможенному крейсеру, подписывается крейсеромъ, и шкиперомъ задержаннаго судна.

3) Если шкиперъ найдетъ что либо въ актѣ изложенное неправильно, то можетъ объяснить это на самомъ актѣ, или въ особомъ отзывѣ, поданномъ крейсеру въ то же время; такой отзывъ прилагается къ прочимъ документамъ.

4) Отказъ шкипера отъ подписи акта и отъ подачи объясненія противъ онаго оговаривается въ самомъ актѣ.

5) Къ свидѣтельствованію акта приглашаются и постороннія лица, если таковыя находятся на крейсерскомъ или задержанномъ судахъ.

6) Актъ пишется на русскомъ языкѣ, а въ случаѣ незнанія онаго шкиперомъ, или кѣмъ либо изъ экипажа его, переводится на понятный для него и крейсера языкъ; если же и это невозможно, то крейсеръ беретъ отъ шкипера объясненіе на его языкѣ и прилагаетъ оное къ акту.

10) Если актъ, составленный крейсеромъ, не подписанъ шкиперомъ, или противъ онаго подано имъ возраженіе въ особомъ отзывѣ, то таможня, по приходѣ крейсера съ задержаннымъ судномъ немедленно приводитъ въ извѣстность обстоятельства задержанія, чрезъ спросъ какъ команды крейсерскаго и задержаннаго судовъ, такъ и посторонихъ лицъ, если такія находились на одномъ изъ означенныхъ судовъ, а также чрезъ осмотръ корабля при чиновникѣ со стороны полиціи и стороннихъ свидѣтеляхъ.

11) Со всѣми судами и ихъ грузами, задержанными таможеннымъ надзоромъ и доставленными, на основаніи означенныхъ правилъ, въ таможни, сіи послѣднія, относительно составленія опредѣленій

составленія опредѣленій по конфискаціямъ, штрафамъ взысканіямъ и проч., а также примѣненія апелляціоннаго порядка, поступають на основаніи дѣйствующихъ постановленій.

о. О корабельныхъ документахъ.

Необходимыми для мореходнаго судна документами почитаются крѣпость, патентъ на плаваніе и поднятіе Россійскаго купеческаго флага, и таможенный паспортъ.

Сіи документы (ст. 834) должны имѣть всѣ торговыя мореходныя суда, поднимающія грузу отъ десяти ластовъ и болѣе.

Въ случаѣ неимѣнія крѣпостей на суда, принадлежащія переселившимся изъ Турціи въ Россію Грекамъ, дозволяется замѣнять оныя свидѣтельствами мѣстнаго начальства, коему хозяинъ судна подвѣдомъ, въ томъ, что означенное въ свидѣтельствѣ судно дѣйствительно принадлежитъ ему.

Крѣпость или засвидѣтельствованная законнымъ порядкомъ копія съ онаго и патентъ всегда должны быть при мореходномъ судьѣ, пока онымъ владѣетъ Россійскій подданный; таможенный же паспортъ возобновляется при каждомъ рейсѣ.

Правила о выдачѣ крѣпостей на мореходныя судна изложены въ ст. 792—797, а правила о таможенныхъ паспортахъ и отпускѣ кораблей, въ уставѣ таможенномъ.

Правила о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій купеческій флагъ при семъ приложены.

I. Правила о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій флагъ.

1. Право поднятія русскаго купеческаго флага, принадлежа исключительно русскимъ подданнымъ, распространяется:

1) на русскія акціонерныя общества, коихъ правленія и главныя конторы находятся въ предѣлахъ Имперіи;

2) на торговые дома, законнымъ порядкомъ учрежденные, если одинъ изъ главныхъ распорядителей, имѣющихъ подпись, состоитъ въ русскомъ подданствѣ, и

---

(1) См. т. X, ч. 2-я ст. 837—839, 841, 842, 844, 845, 852.

3) на лица, построившія или купившія корабль общимъ иждивеніемъ, если начальный товарищъ состоитъ въ русскомъ подданствѣ (уст. торг., ст. 818 и 823).

2. Плаваніе подъ русскимъ флагомъ разрѣшается лишь по внесеніи судна порядкомъ, въ нижеслѣдующихъ статьяхъ опредѣленнымъ, въ корабельный списокъ одного изъ русскихъ портовъ, и по выдачѣ судохозяину надлежащаго въ томъ свидѣтельства, именуемаго патентомъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ (по формѣ, указанной въ приложеніи II).

Примѣчаніе: Для перемѣны патентовъ, выданныхъ судамъ на основаніе узаконеній, дѣйствовавшихъ до 23 іюня 1865 года, соблюдаются особыя правила.

3. Внесенію въ корабельные списки подлежатъ всѣ русскія мореходныя суда, поднимающія болѣе десяти ластовъ. Не возбраняется впрочемъ, по желанію судохозяевъ, вносить въ сіи списки и суда, поднимающія меньшее число ластовъ.

4. Внесеніе судна въ корабельный списокъ можетъ быть совершаемо въ каждой портовой таможнѣ Имперіи, а гдѣ таможни нѣтъ, въ портовомъ начальствѣ. На сей конецъ всѣ таковыя таможни снабжаются отъ департамента торговли и мануфактуръ особыми шнуровыми книгами (по формѣ, указанной въ приложеніи III), подъ названіемъ «корабельный списокъ такого-то порта».

5. Прошенія о внесеніи судна въ корабельный списокъ подаются въ подлежащія, по желанію хозяевъ, таможни (уст. пошлин., ст. 2, прил.). Къ симъ прошеніямъ, въ коихъ означаются названіе судна, время и мѣсто его постройки, а если судно иностранное, то и время покупки онаго, прилагаются: 1) надлежащіе документы о томъ, что судохозяинъ или судохозяева, на основаніи статьи 1, имѣютъ право на поднятіе русскаго флага; 2) корабельная крѣпость; 3) удостовѣреніе объ освидѣтельствованіи судна (уст. торг., ст. 792, 798), съ обозначеніемъ его рода (шкуна, бригантинъ, барка и т. п), а также названія размѣровъ и величины въ ластахъ.

6. На основаніи поименованныхъ выше, въ статьѣ 5, документовъ въ корабельный списокъ таможни вносятся:

1) имя или фирма и мѣсто жительства судохозяина или судохозяевъ;

2) названіе судна, съ обозначеніемъ, къ какому роду морскихъ сооруженій оно относится;

3) размѣры судна и вычисленное на семъ основаніи, по узаконенному способу, количество поднимаемыхъ имъ ластовъ;

4) время и мѣсто постройки, а если судно иностранное, то и время пріобрѣтенія онаго, и

5) время внесенія судна въ корабельный списокъ порта.

7. По внесеніи судна въ корабельный списокъ, судохозяину, или повѣренному его, выдается портовою таможнею патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ. Патентъ сей, въ который включаются всѣ поименованныя въ статьѣ 6 свѣдѣнія, служитъ удостовѣреніемъ въ русской національности судна.

8. Если судно, снабженное патентомъ на поднятіе русскаго флага, придетъ въ негодность къ дальнѣйшему плаванію, или поступитъ во владѣніе лица, не имѣющаго права владѣть русскимъ судномъ, то патентъ, въ отвращеніе злоупотребленій, возвращается, для уничтоженія, въ таможню того порта, къ которому судну приписано.

9. Названіе судна, внесенное въ корабельный списокъ, ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть впослѣдствіи измѣняемо. Названіе это, и равно и означеніе порта, къ тоторому судно приписано, выставляется на его кормѣ, крупными буквами, свѣтлою краскою по темному полю, и таковая надпись должна быть сохраняема въ исправности во все время, пока судно будетъ отправлять службу.

10. Судохозяину предоставлено, въ случаѣ желанія, просить о перечисленіи принадлежащаго ему судна, уже внесеннаго въ корабельный списокъ одного изъ русскихъ портовъ, къ другому. Для сего судохозяинъ обращается, съ представленіемъ подлиннаго патента, въ таможню того порта, къ которому онъ желаетъ перечислить свое судно. Таможня, сдѣлавъ на патентѣ надлежащую надпись и внеся судно въ свой корабельный списокъ, сообщаетъ о семъ въ ту таможню, къ которой оно было первоначально приписано, для исключенія изъ списка сей послѣдней, и въ тоже время озабочивается перемѣною въ надписи на кормѣ судна имени порта.

11. Въ случаѣ перехода судна отъ одного лица къ другому,

или измѣненія существенныхъ, внесенныхъ въ корабельный списокъ, признаковъ судна, вслѣдствіе значительной перестройки и передѣлки, судохозяину вмѣняется въ непремѣнную обязанность, въ теченіе шестинедѣльнаго срока, извѣстить о семъ, съ представленіемъ патента, ближайшую портовую таможню, которая, сдѣлавъ надлежащія на патентѣ отмѣтки, сообщаетъ о томъ въ ту портовую таможню, къ которой судно приписано, для соотвѣтствующихъ измѣненій въ корабельномъ спискѣ.

Примѣчаніе. Въ случаѣ нахожденія судна за границею, шестинедѣльный срокъ считается со дня прибытія онаго въ одинъ изъ русскихъ портовъ.

12. О всѣхъ внесенныхъ въ корабельный списокъ и выбывшихъ изъ него судахъ, равно о всѣхъ перемѣнахъ, въ семъ спискѣ происшедшихъ, портовыя таможни доставляютъ третныя въ департаментъ торговли и мануфактуръ вѣдомости.

13. Въ случаѣ пріобрѣтенія русскимъ подданнымъ иностраннаго судна за границею, русскія консульства, при совершеніи или утвержденіи на него купчей крѣпости, выдаютъ временныя свидѣтельства на поднятіе русскаго флага (по формѣ, указанной въ приложеніяхъ IV и V), но не прежде, какъ по представленіи покупщикомъ доказательства въ томъ, что онъ, на основаніи статьи первой, имѣетъ право на плаваніе подъ русскимъ флагомъ. Такія свидѣтельства выдаются: для судовъ, пріобрѣтаемыхъ русскими подданными въ заграничныхъ Европейскихъ портахъ, на одинъ годъ, а въ портахъ другихъ частей свѣта—на два года.

Примѣчаніе. Въ тѣхъ государствахъ, въ коихъ правительствомъ установленъ осмотръ судовъ, съ цѣлью удостовѣренія въ ихъ прочности и способности къ плаванію въ морѣ, русскія консульства выдаютъ означенныя въ сей (13) статьѣ временныя свидѣтельства не прежде, какъ по полученіи надлежащаго удостовѣренія о прочности и благонадежности судна.

14. При выдачѣ такого свидѣтельства, по установленной формѣ, консульство отбираетъ отъ судохозяина или шкипера письменное показаніе о томъ, къ какому порту Имперіи должно быть судно приписано, а также обязательство, что, по прибытіи судна въ этотъ портъ, всѣ требуемыя законами условія, относительно приписки судна и состава экипажа, будутъ исполнены, о чемъ

безотлагательно увѣдомляетъ департаментъ торговли и мануфактуръ и подлежащую портовую таможню.

15. Въ консульскихъ на поднятіе русскаго флага свидѣтельствахъ, равно и въ объявленіяхъ, подаваемыхъ судохозяевами или шкиперами для полученія сихъ свидѣтельствъ, означается положительно, что судно, которое, до истеченія означеннаго въ свидѣтельствѣ срока, не зайдетъ въ русскій портъ для законной къ оному приписки и взятія установленнаго патента, теряетъ всякое право на дальнѣйшее плаваніе подъ русскимъ флагомъ.

16. Въ случаѣ невозможности, по какимъ либо обстоятельствамъ, прибыть въ опредѣленный въ свидѣтельствѣ срокъ къ назначенному порту, шкиперъ обязанъ довести о семъ до свѣдѣнія ближайшаго русскаго консула, а сей послѣдній, снабдивъ шкипера временнымъ (по формѣ, указанной въ приложеніи VI) свидѣтельствомъ только до прибытія судна въ такой портъ Имперіи, въ которомъ есть портовая таможня, безотлагательно увѣдомляетъ о томъ какъ таможню, такъ и департаментъ торговли и мануфактуръ.

17. Если, въ опредѣленномъ въ предшедшей (16) статьѣ случаѣ, представленныя шкиперомъ доказательства о необходимости просрочки признаны будутъ портовою таможнею уважительными, то, по исполненіи правилъ, для приписки судовъ къ русскимъ портамъ установленныхъ, шкиперу выдается, на общемъ основаніи, патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ.

18. Если плавающее съ консульскимъ свидѣтельствомъ судно прибудетъ къ русскому порту, по истеченіи срока сего свидѣтельства, и представленныя шкиперомъ доказательства о необходимости такой просрочки не будутъ признаны уважительными, то, по исполненіи установленныхъ для приписки судовъ къ русскимъ портамъ правилъ, шкиперу выдается патентъ на плаваніе и поднятіе русскаго флага не иначе, какъ со взысканіемъ, опредѣленнымъ въ статьѣ 1249 уложенія о наказаніяхъ [1]

19. Необходимыми для каждаго мореходнаго судна документами признаются: 1) корабельная крѣпость; 2) патентъ на пла-

---

[1] Т. е. съ него предварительно взыскивается штрафъ до 100 рублей.

ваніе подъ русскимъ флагомъ; 3) списокъ корабельныхъ служителей (судовая роль), и 4) таможенный паспортъ.

20. На русскихъ судахъ разрѣшается, впредь до усмотрѣнія, имѣть какъ шкиперовъ и штурмановъ, такъ и матросовъ, безъ ограниченія числа, изъ иностранцевъ. Для усиленія средствъ къ образованію матросовъ въ Россіи, установляется въ пользу мореходныхъ классовъ сборъ въ казну съ судохозяевъ, имѣющихъ на своихъ судахъ иностранныхъ матросовъ болѣе трехъ четвертей всего экипажа, по двадцати пяти рублей ежегодно за каждаго лишняго противъ сего размѣра иностраннаго матроса. Означенныя деньги вносятся въ подлежащія таможни, а гдѣ таковыхъ нѣтъ, въ портовыя управленія, до отпуска судна отъ порта, при выдачѣ шкиперу судовой роли.

21. Шкиперъ или судохозяинъ, самовольно измѣнившій названіе судна, или не исполнившій правилъ, по сему предмету въ статьѣ 9 сихъ правилъ предписанныхъ, подвергается за сіе взысканію опредѣленному въ статьяхъ 1214 и 1250 уложенія о наказаніяхъ.

22. Судохозяинъ или шхиперъ, не исполнившій правила, въ статьѣ 11 постановленнаго, относительно извѣщенія таможни того порта, къ коему судно приписано, о продажѣ или совершенной передѣлкѣ онаго, подвергается за сіе взысканію, опредѣленному въ статьяхъ 1215 и 1250 уложенія о наказаніяхъ.

23. Кто изъ русскихъ подданныхъ продастъ свое судно въ портѣ чужой державы, безъ свѣдѣнія русскаго консула и безъ представленія корабельныхъ документовъ ближайшему русскому консулу, тотъ за сіе подвергается взысканію, опредѣленному въ статьѣ 1216 уложенія о наказаніяхъ.

24. Если кто, для полученія патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, предъявитъ фальшивые документы, или будетъ плавать подъ русскимъ флагомъ съ патентомъ подложнымъ, тотъ за сіе подвергается взысканію, опредѣленному въ статьѣ 1217 уложенія о наказаніяхъ.

25. Если русскій подданный, изъ корыстныхъ или иныхъ личныхъ видовъ, допуститъ мнимую на свое имя покупку судна иностранцемъ, не имѣя самъ дѣйствительнаго въ пріобрѣтеніи того судна участія, то онъ за сіе подлежитъ заключенію въ тюрьмѣ на сроки, опредѣленные въ статьѣ 38 уложенія о нака-

заніяхъ; а иностранецъ, вступившій въ подобныя сдѣлки, подвергается, по прибытіи въ Россію, аресту, опредѣленному въ статьѣ 1218 того же уложенія.

26. Если кто, получивъ патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, будетъ держать на своемъ суднѣ иностранные корабельные документы, безъ установленной въ уставѣ торговомъ (ст. 805) надписи о переходѣ судна въ собственность русскаго подданнаго, тотъ за сіе подвергается взысканію, опредѣленному въ статьѣ 1219 уложенія о наказаніяхъ.

27. Въ случаяхъ, указанныхъ въ статьяхъ 18, 21—23 и 26 судно отпускается къ плаванію не иначе, какъ по уплатѣ взысканій, сими статьями опредѣленныхъ, или по представленіи шхиперомъ или судохозяиномъ залога или благонадежнаго въ томъ поручительства.

28. Дѣла по нарушеніямъ правилъ, въ статьяхъ 18, 21—23 и 26 постановленныхъ, производятся, за исключеніемъ случаевъ, въ статьяхъ 24 и 25 опредѣленныхъ, порядкомъ административнымъ; самое же возбужденіе сихъ дѣлъ лежитъ непосредственно на обязанности портовыхъ таможенъ.

29. По обнаруженіи нарушеній, въ статьяхъ 18 и 21—23 означенныхъ, таможня немедленно постановляетъ рѣшеніе о слѣдующемъ съ обвиняемаго взысканіи и объявляетъ ему такое рѣшеніе съ отобраніемъ подписки, доволенъ ли онъ имъ или нѣтъ.

30. Недовольный рѣшеніемъ таможни можетъ подать на оное жалобу департаменту торговли и мануфактуръ въ теченіе мѣсяца со дня объявленія ему рѣшенія; если же по прошествіи сего срока таковой жалобы принесено не будетъ, то рѣшеніе признается окончательнымъ и приводится въ исполненіе.

31. Означенныя въ статьѣ 30 жалобы подаются въ самую таможню, которая обязана представлять оныя въ департаментъ торговли и мануфактуръ не позже семи дней со дня полученія.

32. Въ случаѣ обнаруженія нарушеній, въ статьяхъ 24 и 25 опредѣленныхъ, портовыя таможни, составивъ подробный о семъ протоколъ, передаютъ все дѣло, для дальнѣйшаго на законномъ основаніи производства, судебному слѣдователю.

II. Образецъ патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ.

По указу Его Величества Государя Императора, Самодержца Всероссійскаго.

и проч. и проч. и проч.

Подданному Его Императорскаго Величества Ейскому купцу Петру Сидорову дозволено поднять купеческій русскій флагъ на собственномъ его суднѣ, именуемомъ «Соколъ» и приписанномъ къ Одесскому порту. Въ корабельномъ спискѣ сего порта значится: парусное трехмачтовое, двупалубное судно, шкуна «Соколъ», построено въ г. Николаевѣ въ *такомъ-то* году (или пріобрѣтено за границею, тамъ-то и тогда-то); подъемлетъ грузу 263 ласта, количество коихъ вычислено узаконеннымъ порядкомъ, на основаніи измѣреній судна: наибольшей длины—150 фут., ширины—30 фут. и глубины 28 фут., судно «Соколъ» внесено въ корабельный списокъ Одесской портовой таможни, по прошенію владѣльца онаго Ейскаго купца Петра Сидорова, *мая 3 дня 1876 года за № 17*, причемъ предъявлены были всѣ требуемые закономъ документы. Сему судну для производства торговли, или только для перевоза по найму товаровъ, предоставляется право имѣть плаваніе по Черному, Средиземному и прочимъ морямъ, и таковое плаваніе можетъ продолжаться, пока судно не придетъ въ ветхость.

Того ради, губернаторы, начальники морскіе, или другіе, высокихъ и дружественныхъ областей симъ просятся;—воинскимъ же и гражданскимъ управителямъ Его Императорскаго Величества предписывается, упомянутому судну и шкиперу онаго, оказывать всякое пособіе и не препятствовать свободному плаванію въ вышепоименованныхъ мѣстахъ, моряхъ, заливахъ и рѣкахъ, на основаніи народнаго права, за что каждымъ высокимъ областямъ взаимно въ такихъ же случаяхъ воздаваемо будетъ. Патентъ сей всегда долженъ быть при означенномъ мореходномъ суднѣ, пока онымъ владѣетъ русскій подданный, хотя бы оное и переходило по продажамъ отъ одного къ другому. Въ случаѣ таковаго перехода судна отъ одного русскаго подданнаго къ другому, или

значительной передѣлки судна, судохозяинъ, согласно правиламъ о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій флагъ (уст. торг., ст. 839), обязанъ довести о томъ, въ опредѣленный закономъ срокъ, до свѣдѣнія таможни того порта, къ которому судно приписано. Но когда судно придетъ въ негодность, или если оное продано будетъ иностранцу, то патентъ сей возвращается въ портовую таможню, къ коей судно приписано. Данъ сей патентъ въ городѣ Одессѣ, за надлежащимъ подписаніемъ и съ приложеніемъ печати Одесской портовой таможни (мѣсяцъ, число и годъ).

III. Корабельный списокъ N порта.

3 Мая 1876 года. № 17.

Названіе и родъ судна.	Имя судохозяина или судохозяевъ.	Парусное судно или пароходное (винтовое или колесное, во сколько силъ).	Число мачтъ и палубъ.	Время и мѣсто постройки или пріобрѣтенія заграницу.	Размѣры судна въ футахъ.			Количество поднимаемаго судномъ груза въ ластахъ.	Количество, взысканныхъ ластовыхъ денегъ.		На какое плаваніе выданъ патентъ; когда возвращенъ и по какой причинѣ.	Особыя замѣчанія.
					Длина.	Ширина.	Глубина.		Руб.	Коп.		
Шхуна «Соколъ».	Ейскій купецъ Петръ Ивановъ Сидоровъ.	Парусное.	Трехмачтовое и двупалубное.	Въ г. Николаевѣ въ 1862 году.	150	30	28	263	78	90	Вольное.	

Судно сіе внесено въ корабельный списокъ вслѣдствіе прошенія Ейскаго купца Сидорова, по представленіи имъ требуемыхъ, согласно правиламъ о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій флагъ (уст. торг. ст. 839), документовъ, въ удостовѣреніе чего выданъ ему, Сидорову, патентъ на плаваніе и поднятіе русскаго флага.

Подпись управляющаго

и секретаря

IV. Образецъ консульскаго свидѣтельства.

Вслѣдствіе покупки купцомъ NN на счетъ Россійскаго подданнаго, Одесскаго купца Петра Иванова, по законной отъ него довѣренности, мореходнаго судна, именуемаго «Елена», въ сто пятьдесятъ ластовъ, какъ видно изъ совершенной въ Россійскомъ Императорскомъ генеральномъ консульствѣ въ Марсели купчей крѣпости,—дано отъ сего генеральнаго консульства ему NN, съ приложеніемъ консульской печати, сіе свидѣтельство срокомъ на одинъ годъ, считая съ сего іюня 15 дня 1876 года, въ замѣнъ установленнаго патента на поднятіе Россійскаго купеческаго флага, съ тѣмъ, чтобы, до истеченія означеннаго срока, судно «Елена» имѣло непремѣнно явиться, какъ значится въ поданномъ купцомъ NN объявленіи, въ Одесскій портъ, для законной къ оному приписки и взятія, въ замѣнъ сего свидѣтельства, установленнаго патента на поднятіе русскаго флага, съ исполненіемъ всѣхъ предписанныхъ законами правилъ касательно таковой приписки и состава экипажа на Россійскихъ судахъ; въ случаѣ же неявки, до истеченія вышеписаннаго срока, въ Одесскій или другой какой Россійской портъ, гдѣ есть портовая таможня, для узаконенной къ оному приписки, судно «Елена» лишается права на дальнѣйшее плаваніе подъ Россійскимъ флагомъ. Въ исполненіе таковыхъ условій шкиперъ N N обязался въ Марсельскомъ генеральномъ консульствѣ особою подпискою.

Подпись консула.

(М. П.)

V. Образецъ требуемаго консульствомъ отъ покупщика иностраннаго судна объявленія, при выдачѣ временнаго на поднятіе русскаго флага свидѣтельства.

Тысяча восемьсотъ семьдесятъ шестаго года іюня 15 дня, я, нижеподписавшійся (званіе, имя и фамилія), N N далъ сію подписку Императорскому Россійскому генеральному консульству въ

Марсели въ томъ, что на купленное мною отъ французскаго подданнаго Марсельскаго жителя N N, по довѣренности и на имя Одесскаго купца Петра Иванова, мореходное судно, именуемое «Елена», въ сто пятьдесять ластовъ, получилъ я, вмѣсто патента на поднятіе русскаго флага, свидѣтельство, срокомъ на одинъ годъ, т. е. по 15 іюня 1877 года. При семъ удостовѣряю, что судно «Елена» явится, до истеченія вышесказаннаго срока, въ Одесскій портъ, для законной къ оному приписки и полученія, вмѣсто сего свидѣтельства, установленнаго патента на поднятіе русскаго флага, съ исполненіемъ всѣхъ предписанныхъ закономъ правилъ, касательно таковой приписки и состава экипажа на Россійскихъ судахъ.

По довѣренности Одесскаго купца Петра Иванова купецъ N N.

VI. Образецъ временнаго свидѣтельства на возвращеніе въ Россію судна, просрочившаго первоначальное консульское свидѣтельство.

Вслѣдствіе объявленія Россійскому Императорскому консульству въ Ливорно шкиперомъ N N о невозможности, по изложеннымъ въ означенномъ объявленіи причинамъ, привести управляемое имъ судно «Елена» въ Одесскій или иной Россійскій портъ, до истеченія срока выданнаго, 15 іюня 1876 года, сему судну отъ генеральнаго консульства въ Марсели свидѣтельства на поднятіе русскаго флага,—дано ему, шкиперу N N, отъ Императорскаго россійскаго консульства въ Ливорно за приложеніемъ консульской печати, сіе временное свидѣтельство собственно только на безпрепятственное слѣдованіе судна «Елена» въ Россію, для узаконенной къ Россійскому порту приписки на основаніи правилъ о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій флагъ. Ливорно, марта 15 дня 1876 года.

Подпись консула.

(М. П.)

Патенты печатаются на простой бумагѣ или пергаментѣ. При выдачѣ сихъ патентовъ прикладывается печать той таможни, изъ которой патентъ выданъ.

Бланки патентовъ изготовляются въ департаментѣ торговли и Мануфактуръ и разсылаются въ таможни и портовымъ начальствамъ для снабженія кораблей патентами.

Таможня по предъявленіи корабельной крѣпости и видовъ судохозяина, наполнивъ пробѣлы, отмѣчаетъ на патентѣ, съ приложеніемъ своей печати или штемпеля, гдѣ и когда выданъ патентъ; а на крѣпости о семъ дѣлаетъ надпись, со взысканіемъ за установленную гербовую бумагу или шести рублей за пергаментъ.

При выдачѣ на суда патентовъ взимается съ кораблехозяевъ, сверхъ платы за патентъ, по тридцати копѣекъ съ ласта, когда патентъ выдается на большое плаваніе и по пятнадцати копѣекъ съ ласта, когда патентъ выдается на малое плаваніе. Сей сборъ взыскивается въ портахъ, гдѣ есть морское начальство симъ начальствомъ, и гдѣ онаго нѣтъ, таможнями.

Фирманы, ограждающіе безопасность торговыхъ мореходныхъ судовъ въ водахъ Оттоманской Порты, получаются на Россійскіе корабли по сношенію министра Финансовъ съ министромъ Иностранныхъ Дѣлъ, который требуетъ оные въ запасъ, съ заплатою на счетъ Министерства Финансовъ. Фирманы таковые выдаются кораблямъ, съ полученіемъ надлежащей суммы, градоначальниками, а гдѣ ихъ нѣтъ, портовыми таможнями.

р. Правила для руководства въ случаяхъ столкновенія судовъ [1].

Если по какой бы то ни было причинѣ послѣдуетъ столкновеніе, то оба судна должны немедленно остановиться, для поданія другъ другу помощи, при чемъ если одно изъ нихъ не можетъ продолжать плаваніе, то другое судно обязано, прежде всего, принять съ перваго пассажировъ, затѣмъ багажъ и кладь и доставить до ближайшей пристани.

---

(1) Хотя эти правила и дѣйствуютъ въ отношеніи судовъ, плавающихъ по внутреннимъ водянымъ путямъ (См. Циркуляръ Министерства Путей сообщенія отъ 24 Іюня 1878 года) но ими для составленія актовъ столкновенія и пр. можно также пользоваться при всякомъ другомъ плаваніи.

нятіи всѣхъ возможныхъ мѣръ къ спасенію пассажировъ и ихъ имущества, сходятся на менѣе поврежденномъ суднѣ и оба составляютъ актъ (въ двухъ экземплярахъ); въ случаѣ же несогласія, каждый отдѣльно составляетъ актъ о случившемся происшествіи, приглашая своихъ служащихъ и постороннихъ свидѣтелей (если же постороннихъ свидѣтелей нѣтъ, то актъ составляется за подписью однихъ служащихъ и въ немъ упоминается, что постороннихъ свидѣтелей не было), которые обязаны подписать актъ. При подписаніи акта, какъ служащіе на суднѣ, такъ и посторонніе свидѣтели, обязаны объяснить подробно обстоятельства, пропущенныя въ актѣ, а также и обстоятельства, которыя, по ихъ мнѣнію, неправильно объяснены, или которыхъ они не были свидѣтелями. Въ актѣ должно быть изложено: а) подробное описаніе мѣстности, гдѣ произошло столкновеніе, съ изложеніемъ послѣдовательности, съ которою на судахъ дѣлались какія либо распоряженія, а именно: переложеніе руля, уменьшеніе хода, отдача якоря и проч.; б) подробное описаніе видимыхъ или предполагаемыхъ поврежденій обоихъ судовъ; в) какіе именно сигналы давались каждымъ изъ встрѣчныхъ судовъ, на какомъ разстояніи другъ отъ друга и за сколько времени до столкновенія; г) шедшее снизу судно остановило ли движеніе впередъ, въ какое время и на какомъ разстояніи отъ встрѣчнаго судна; д) шедшее сверху судно убавляло ли ходъ; е) съ которой стороны послѣдовало столкновеніе; ж) если столкновеніе послѣдовало ночью, то были ли на суднѣ установленные сими правилами фонари, и з) если столкновеніе произошло во время тумана, то давались ли предписанные туманные сигналы, и к) были ли при столкновеніи случаи смерти или увѣчья.

Къ акту прилагается чертежъ, указывающій направленіе, по которому шли суда передъ столкновеніемъ, и въ какомъ положеніи они были въ моментъ столкновенія.

Если составленіе акта было невозможно, по неграмотности всѣхъ лицъ, находившихся на столкнувшихся судахъ, то оба шкипера обязаны, при первой возможности, заявить о происшествіи ближайшимъ представителямъ судоходнаго начальства, которое, по надлежащему распросу, и составляетъ таковой.

Посторонніе свидѣтели, подписавшіе актъ, точно обозначаютъ свое званіе, имя, фамилію и мѣсто жительства.

Каждый изъ судоуправителей столкнувшихся судовъ, составивши, какъ выше сказано, актъ, обязанъ снять съ него копію и, скрѣпивъ ее своею подписью, передать судоуправителю другаго судна, за тѣмъ оба судна, если послѣ столкновенія будутъ въ состояніи, идутъ, каждое, по своему направленію и по приходѣ въ первый лежащій на пути пунктъ, гдѣ есть инспекторъ судоходства, или помощникъ инспектора, начальникъ отдѣленія или начальникъ дистанціи, заявляютъ о случившемся и представляютъ кому либо изъ сихъ лицъ какъ свой актъ, такъ и копію съ акта другаго судна. Должностное лицо, принявшее акты, на основаніи ихъ, производитъ лично дознаніе и дѣлаетъ на актѣ надпись, что наличные свидѣтели, подписавшіе актъ, лично были спрошены; за тѣмъ поступаетъ на основаніи 1255 — 1259 ст. т. XV ч. II Уст. Угол. Суд.

Если же при дознаніи будутъ обнаружены смертный случай или преступленіе, то принявшее акты должностное лицо вѣдомства путей сообщенія сообщаетъ объ этомъ подлежащимъ властямъ.

Если судно, идущее снизу, на данный ему сигналъ отвѣтитъ противнымъ сигналомъ и немедленно остановитъ ходъ, а столкновеніе все таки послѣдуетъ, то отвѣтственнымъ признается управитель судна, идущаго сверху, если при этомъ не было какихъ либо особыхъ обстоятельствъ, его оправдывающихъ. При этомъ, если прежде столкновенія, на одномъ изъ судовъ не было установленныхъ огней, или если судно стояло на якорѣ на фарватерѣ, или въ узкомъ мѣстѣ рѣки, то управитель того судна, во всякомъ случаѣ привлекается къ отвѣтственности.

р. *О судахъ, нагружаемыхъ казеннымъ провіантомъ* (¹).

Суда, отправляемыя изъ С.-Петербурга, Риги, Ревеля и другихъ мѣстъ въ разные приморскіе магазины съ казеннымъ хлѣ-

---

(¹) См. томъ VI, уставы таможенныя, статьи 1367—1374.

бомъ, равно и суда порожнія, для нагрузки онаго возвращающіяся, освобождаются отъ платежа привальныхъ, отвальныхъ, ластовыхъ денегъ и всѣхъ, подъ какимъ бы то наименованіемъ ни было, казенныхъ поборовъ, также отъ всѣхъ таможенныхъ осмотровъ и декларацій, словомъ отъ всѣхъ тѣхъ обрядовъ, кои предписываются таможенными правилами.

Но чтобы съ свободою мореплаванія судовъ, казенный хлѣбъ доставляющихъ, соединить осторожность, нужную для предупрежденія злоупотребленій въ вывозѣ купеческихъ товаровъ, подверженныхъ платежу узаконенныхъ пошлинъ, или вовсе запрещенныхъ: то въ каждомъ мѣстѣ, гдѣ будетъ происходить нагрузка казеннаго провіанта, надлежитъ быть особенному таможенному чиновнику.

На сей конецъ, мѣста и лица по провіантской части обязаны предварительно давать знать мѣстному таможенному начальству о времени начатія нагрузки судовъ, вслѣдствіе чего оно должно тотчасъ отряжать таможенныхъ чиновниковъ, которые обязаны безотлучно находиться при магазинахъ со времени начатія нагрузки до окончательнаго отправленія всего количества казеннаго провіанта и овса.

Обязанность сихъ таможенныхъ чиновниковъ состоитъ только въ надзорѣ, чтобы, кромѣ хлѣба, никакихъ другихъ товаровъ въ суда нагружаемо не было, не вмѣшиваясь впрочемъ ни въ какія распоряженія по части нагрузки хлѣба.

Коль скоро судно нагружено будетъ, таможенный чиновникъ и смотритель провіантскихъ магазиновъ запечатываютъ вмѣстѣ люки казенными печатьми: первый во свитѣтельство того, что кромѣ хлѣба ничего въ суднѣ нѣтъ, а послѣдній въ удостовѣреніе, что нагруженный хлѣбъ принадлежитъ казнѣ.

Изъ правила, постановленнаго въ предшедшей статьѣ, должны однако же быть изъяты въ С.-Петербургѣ суда тяжелогрузныя, кои обыкновенно догружаются въ вѣхахъ; люки сихъ судовъ запечатываются уже по догрузкѣ корабельщиками и конвойными.

Послѣ того корабельщикамъ даютъ накладныя отъ мѣстъ и лицъ провіантскаго вѣдомства, хлѣбъ отправляющихъ, по коимъ шкипера получаютъ отъ таможеннаго вѣдомства паспорты, и потомъ, при первомъ попутномъ вѣтрѣ, отправляются въ мѣсто

своего назначенія, не подвергаясь уже никакому таможенному задержанію, прописываясь всегда на брандвахтахъ.

Примѣчаніе 1. О назначенныхъ къ перевозкѣ изъ С.-Петербурга и другихъ приморскихъ мѣстъ транспортахъ казеннаго провіанта или припасовъ и вещей, морское вѣдомство извѣщаетъ предварительно департаментъ таможенныхъ сборовъ, который въ то же время долженъ дѣлать свои по таможенному вѣдомству распоряженія о свободной и безостановочной погрузкѣ оныхъ и о выдачѣ корабельщикамъ на свободное отплытіе надлежащихъ паспортовъ.

Примѣчаніе 2. Чиновникамъ морскаго вѣдомства строго запрещается грузить въ суда, нанятыя для перевозки казеннаго провіанта или припасовъ и вещей, вещи собственно имъ принадлежащія, безъ объявленія въ таможнѣ и безъ надзора ея чиновника.

Для отвращенія привоза контрабанды на судахъ, приходящихъ съ казеннымъ провіантомъ, и порожнихъ, возвращающихся въ Россійскіе порты для нагрузки онаго, и огражденія таковыхъ судовъ отъ напрасныхъ задержаній, наблюдаются слѣдующія правила: 1) По прибытіи судовъ съ казеннымъ провіантомъ, или порожнихъ возвращающихся по объявленію корабельщиковъ для нагрузки, оныя осматриваются чрезъ выѣзжающихъ на встрѣчу кораблей таможенныхъ чиновниковъ, которые, если на таковыхъ судахъ имѣются печати той таможни, откуда судно отошло, обязаны немедленно снимать оныя. 2) Если на судахъ товаровъ не окажется, то оныя пропускаются безпрепятственно; если же найдены будутъ какіе либо предметы, подлежащіе платежу пошлинъ, или запрещенные, то на корабль ставится досмотрщикъ и тотчасъ увѣдомляется главная таможня, которая, безъ малѣйшаго замедленія дѣлаетъ распоряженіе объ учиненія кораблю досмотра, для поступленія съ найденными предметами на законномъ основаніи. 3) За симъ не дозволяется корабельщикамъ таковыхъ судовъ проходить мимо брандвахты и вообще входить въ портъ прежде осмотра таможенными чиновниками на рейдѣ; въ случаѣ же нарушенія ими сего правила, они подвергаются, на основаніи статьи 491, взысканію ста рублей серебромъ въ пользу казны.

q. *Объ удовлетвореніи частныхъ убытковъ отъ повреждения купеческихъ судовъ казенными и обратно* ([1]).

Коль скоро военное судно сойдется или свалится съ купеческимъ на рейдѣ или гавани какого либо Россійскаго порта, то главное мѣстное начальство немедленно, по принесеніи на сіе жалобы, распоряжается о производствѣ по сему случаю слѣдствія чрезъ знающихъ морское дѣло чиновниковъ, при депутатахъ со стороны купечества, если слѣдствіе будетъ производиться по распоряженію морскаго въ портѣ начальства, и при депутатахъ какъ со стороны купеческой, такъ и морской, если слѣдствіе будетъ производиться по распоряженію гражданскаго вѣдомства.

Примѣчаніе. Въ установленіяхъ, образованныхъ на основаніи Судебныхъ Уставовъ, дѣла, относящіяся до разныхъ частей казеннаго управленія, какъ уголовныя, такъ и гражданскія, производятся безъ депутатовъ, назначаемыхъ со стороны сословій или подлежащихъ вѣдомствъ для засѣданія въ присутственныхъ мѣстахъ.

Если такой случай (ст. 1423) послѣдуетъ въ удаленіи отъ портовъ, но при Россійскихъ берегахъ, то прибрежное полицейское начальство приводитъ всѣ обстоятельства дѣла въ извѣстность чрезъ отобраніе показаній отъ жителей; командиръ же военнаго, равно и шкиперъ купеческаго судна, обязаны въ огражденіе себя, не упуская времени, сообщить полицейскому начальству всѣ подробности происшествія.

Сіе предварительное обслѣдованіе дѣла, въ случаѣ принесенія съ которой либо стороны жалобы, служитъ потомъ основаніемъ при производствѣ формальнаго слѣдствія въ томъ Россійскомъ портѣ, куда прибудутъ оба означенныя судна; если же суда пойдутъ въ разные порты, то жалоба приносится въ томъ мѣстѣ, гдѣ находится то судно, съ котораго отыскивается удовлетвореніе убытковъ, и гдѣ тогда производится и формальное слѣдствіе съ истребованіемъ нужныхъ къ дѣлу свѣдѣній чрезъ начальство того порта, куда отправилось другое судно.

([1]) См. томъ XI, ч. 2. ст. 1123—1134.

При повреждении военныхъ судовъ Россійскими купеческими судами и обратно, при берегахъ иностранныхъ державъ предварительное обслѣдованіе дѣлается при посредствѣ Россійскихъ въ тѣхъ мѣстахъ консуловъ: формальное же слѣдствіе производится въ одномъ изъ Россійскихъ портовъ, согласно съ предшедшею статьею

При таковыхъ слѣдствіяхъ принимаются въ соображеніе и всѣ тѣ обстоятельства, кои въ подробности изложены въ статьяхъ 1096—1122.

Произведенное такимъ образомъ слѣдствіе, съ мнѣніемъ всѣхъ участвовавшихъ въ ономъ лицъ, поступаетъ въ мѣстныя судебныя установленія, для разсмотрѣнія поступковъ и правъ всѣхъ лицъ гражданскаго вѣдомства, и для опредѣленія съ нихъ взысканія въ пользу казны, или слѣдующаго имъ, на основаніи законовъ, удовлетворенія за убытки, причиненные имъ казеннымъ судномъ не касаясь того, на чей счетъ должно быть отнесено такое удовлетвореніе.

Сіи дѣла, по рѣшеніи въ нижнихъ инстанціяхъ, поступаютъ на ривизію въ высшія, на основаніи общихъ узаконеній, то есть въ случаѣ обвиненія частныхъ лицъ, по жалобамъ ихъ, принесенныхъ въ законныхъ формѣ и порядкѣ; въ случаѣ же присужденія въ пользу ихъ удовлетворенія за убытки, причиненные имъ казеннымъ судномъ, или признанія ихъ невинными въ убыткахъ.

При производствѣ сихъ дѣлъ въ нижнихъ и среднихъ инстанціяхъ присутствуютъ въ оныхъ со стороны морской депутаты на равномъ правѣ съ другими членами; Правительствующій же Сенатъ по дѣламъ такого рода требуетъ предварительнаго заключенія отъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Окончательныя рѣшенія по симъ дѣламъ приводится въ исполненіе на общемъ основаніи, съ тѣмъ, что взыскиваемыя съ частныхъ лицъ за поврежденіе военныхъ судовъ деньги должны поступать въ морское вѣдомство, обязанное между тѣмъ исправить на свои суммы тѣ поврежденія; присуждаемыя же въ пользу частныхъ лицъ, за причиненные имъ военными судами убытки, имѣютъ быть удовлетворяемы отъ Министерства Финансовъ.

Коммисія, наряженная, на основаніи статей 1125—1130, для изслѣдованія причинъ столкновенія судовъ, если найдетъ, что оно произошло не отъ вины частнаго лица, должна изъяснить съ точностію всѣ данныя на основаніи которыхъ можно опредѣлить, произошло ли столкновеніе отъ вины морскихъ чиновъ, или отъ причины, отъ нихъ вовсе не зависѣвшихъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ представить на усмотрѣніе морскаго начальства и свое въ семъ отношеніи предварительное заключеніе.

Если на основаніи собранныхъ коммисіею данныхъ и ея заключенія морское начальство найдетъ поводъ предполагать, что морскіе чины виновны въ столкновеніи съ частнымъ судномъ, то оно предаетъ въ тоже время сіи лица военному суду, для опредѣленія, не слѣдуетъ ли расходы, которые казна можетъ понести въ случаѣ вознагражденія частныхъ лицъ за убытки, причиненные столкновеніемъ судовъ, взыскать съ морскихъ чиновъ, и не подлежатъ ли они по законамъ наказанію за нарушеніе правилъ морскаго искуства, или же случай тотъ долженъ быть отнесенъ къ неизбѣжнымъ послѣдствіямъ обстоятельствъ, въ которыхъ тѣ лица находились. Для сего сообщается подробная изъ дѣла выписка военно-морскому суду. Если же, напротивъ того, морскіе чины не подлежатъ, по мнѣнію морскаго начальства, никакому въ происшедшемъ столкновеніи судовъ обвиненію, то они не предаются военному суду, и не могутъ подлежать отвѣтственности за могущее слѣдовать частному лицу вознагражденіе.

IX.

О заключеніи чартепартіи [1].

Слово *Чартепартія* (вѣрнѣе *Хартепартія*) — составное и образовалось изъ двухъ словъ: латинскаго *charta* и французскаго

[1] Заимствовано изъ записокъ Им. Об. для Сод. Русск. Тор. мореходтсву (Докладъ, читанный 22 Декабря 1880 года судовымъ маклеромъ В. Бекмановъ въ Германскомъ навигаціонномъ обществѣ въ Папенбергѣ).

partie. *Charta* (или по русски *хартія*) называлась въ средніе вѣка грамота, по которой правители даровали своимъ подданнымъ извѣстныя льготы или преимущества. Словомъ же *partie* означается по французски и по нѣмецки соучастіе нѣсколькихъ лицъ въ одномъ дѣлѣ (партія на билліардѣ, оркестровая партія и пр.) Такимъ образомъ, по своему составу, слово *Charteрartie* въ примѣненіи къ мореходству означаетъ бумагу, въ которой изложенъ договоръ на морской рейсъ.

Хотя между мореходами существуетъ уже извѣстный порядокъ и форма заключенія чартепартіи, тѣмъ не менѣе форма эта не препятствуетъ различнымъ дополненіямъ и измѣненіямъ, по усмотрѣнію договаривающихся сторонъ. Такія измѣненія на практикѣ впрочемъ заключаются обыкновенно лишь въ томъ, что нѣкоторые параграфы вычеркиваются, а вмѣсто нихъ приписываются другіе. Такъ какъ при заключеніи контракта каждая сторона заботится объ огражденіи своихъ интересовъ, то главная задача при написаніи состоитъ въ томъ, чтобы всѣ пункты были выражены вполнѣ ясно, не допуская сомнѣній или произвольныхъ толкованій; тогда каждый изъ договоривающихся знаетъ свои права и обязанности и гарантированъ отъ убытковъ. Сказанное пріобрѣтаетъ еще гораздо бо́льшее значеніе, когда чартепартія пишется на иностранномъ, непонятномъ, или не вполнѣ понятномъ для шкипера, языкѣ. Въ этихъ случаяхъ шкиперу прежде чѣмъ подписать договоръ слѣдуетъ непремѣнно обратиться къ своему консулу или къ присяжному переводчику для перевода на родной языкъ. Небольшія съ этимъ сопряженныя издержки ничтожны сравнительно съ тѣми убытками и непріятностями, которымъ шкиперъ можетъ подвергнуться безъ этой предосторожности.

Пункты, на которые шкиперу главнымъ образомъ слѣдуетъ обращать вниманіе при заключеніи договора, суть слѣдующіе: *изъ чего состоитъ грузъ*, *сколько его можно нагрузить на судно и вообще можно ли грузить этотъ грузъ*; затѣмъ, если грузъ разнородный, то *не портятся ли одни товары отъ присутствія другихъ*, *не могутъ ли они сами собою воспламениться*, далѣе, *удобны ли они для нагрузки*, не *ломки ли*, не подверждены ли *внутренней порчѣ* (картофель)—въ этихъ случаяхъ шкиперъ долженъ оговориться въ условіи, что фрахтовыя

деньги должы быть внесены напередъ куда нибудь въ *нейтральное* мѣсто (въ банкъ, въ какую нибудь контору и пр.) дабы въ случаѣ независящей отъ шкипера порчи товара, шкиперъ не лишился бы платы за провозъ: далѣе, если грузъ подверженъ усышкѣ или уменьшенію въ вѣсѣ (какъ напр. сахаръ, сырецъ, соль, селитра), то шкиперу слѣдуетъ наблюдать, чтобы въ условіи вѣсъ груза, который онъ долженъ сдать по прибытіи, былъ опредѣленъ на нѣсколько процентовъ менѣе принятаго количества; тоже самое слѣдуетъ шкиперу наблюдать и въ томъ случаѣ, когда грузъ подвергается утечкѣ (какъ напр. деготь, керосинъ, патока, вино и пр.); затѣмъ, шкиперъ долженъ знать сколько придется заплатить рабочимъ за нагрузку и разгрузку, затѣмъ нужно ли товаръ грузить прямо въ судно (безъ упаковки) или наоборотъ товаръ заключается въ тюкахъ, причемъ послѣдніе могутъ быть прессованные и непрессованные; далѣе, если товаръ упакованъ, то состоятъ ли товарныя мѣста изъ мѣшковъ, ящиковъ или бочекъ и сколько можетъ вѣсить упаковка на тотъ случай, если фрахтъ придется получать за чистый товаръ (нетто), безъ упаковки. Кромѣ того если фрахтъ будетъ получаться за выгруженное количество товара мѣрою или вѣсомъ напр. за галлонъ, то слѣдуетъ обращать вниманіе на то, какова эта мѣра по отношенію къ мѣрамъ той мѣстности, гдѣ производится нагрузка.

Смотря по свойству груза, нужно слѣдить, чтобы *длина* мѣстъ соотвѣтствовала вмѣстимости судна, чтобы было достаточное число мелкихъ мѣстъ для наполненія пустыхъ промежутковъ. При грузѣ строеваго лѣса, шкиперъ не долженъ ограничиваться указаніемъ общей суммы длины всѣхъ бревенъ или досокъ, (столько-то тысячъ саженъ), а требовать обозначенія числа штукъ каждой длины, такъ какъ въ огульномъ обозначеніи лишь суммы длины купецъ можетъ имѣть свои разсчеты, невыгодные для шкипера. При тяжелыхъ грузахъ, напр. машинахъ, мраморѣ и пр. рекомендуется шкиперамъ требовать назначенія *наибольшаго* вѣса одной штуки, выше котораго шкиперъ можетъ отказаться отъ пріема. Если же такое обозначеніе окажется невозможнымъ, то слѣдуетъ обязать грузителя помѣстить тяжесть на суднѣ на свой счетъ и рискъ, а получателя—взять тяжесть съ судна тоже на свой счетъ

и рискъ. При этомъ нужно избѣгать условія «чтобы таковыя тяжести *снимались* съ судна на счетъ и рискъ *грузителя*», ибо тогда получатель можетъ отказаться взять тяжесть съ судна на свой счетъ и шкиперъ долженъ будетъ обращаться, согласно условію, къ грузителю, что почти всегде бываетъ безуспѣшно. Если грузъ состоитъ изъ нѣсколькихъ товаровъ, изъ которыхъ одни для шкипера болѣе выгодны или удобны, а другіе менѣе, то онъ не долженъ допускать въ условіи общихъ выраженій «полный грузъ бревенъ и драни», «досокъ и теса» «вару и дегтя» «смолы и терпентина» и пр., но непремѣнно требовать хотя приблизительнаго указанія количества каждаго рода груза. Многія суда уже потерпѣли значительные убытки отъ несоблюденія этого условія. Тоже замѣчаніе относительно и къ грузамъ, за которые фрахтъ опредѣляется поштучно: и здѣсь слѣдуетъ тщательно воздерживаться отъ общихъ выраженій относительно длины, ширины и толщины, а нужно требовать *специальнаго* указанія числа деревъ каждаго размѣра; въ противномъ случаѣ шкиперъ почти навѣрняка рискуетъ подвергнуться убытку. Само собою разумѣется, шкиперъ долженъ затѣмъ, чтобы всѣ условія, *выговоренныя устно*, были занесены въ томъ же смыслѣ въ контрактъ. Неопытные шкипера часто не соблюдаетъ этого и впадаютъ въ убытки.

Вотъ главнѣйшіе пункты, на которые слѣдуетъ шкиперу обращать вниманіе относительно *свойствъ* принимаемаго груза. Но не менѣе важны и тѣ пункты, которые касаются *сроковъ* выгрузки и нагрузки. Сюда относятся слѣдующія фразы: «столько-то *текущихъ дней*», «текущіе дни, кромѣ воскресеній» «текущіе рабочіе дни», считаемые по «regular turn» или по извѣстнымъ морскимъ обычаямъ, какъ напр. въ Норвегіи для лѣсныхъ грузовъ. Выраженіе «текущіе дни» (laufende Tage, running days) наиболѣе удобно для шкипера, хотя и другія не такъ страшны, чтобы совсѣмъ отказаться отъ ихъ принятія. Но относительно тѣхъ странъ, гдѣ много праздниковъ, (напр. Испанія, Португалія и пр.) слѣдовало бы придерживаться исключительно выраженія «текущіе дни». Затѣмъ, вообще шкиперъ долженъ поставить себѣ за правило: не допускать въ контрактѣ вообще никакихъ неопредѣленныхъ выраженій, въ родѣ: «по мѣстному обычаю или употребленію», «по возможности скорѣе», «безъ замедленія», «ра-

бочіе дни», «если позволитъ погода», и пр. и пр. и пр. Надо замѣтить, что когда срокъ условленныхъ дней стоянки шкипера въ портѣ истекаетъ, то по нѣкоторымъ законодательствамъ, шкиперъ обязанъ напомнить купцу объ истекающемъ срокѣ и только послѣ такого напоминанія считаются для шкипера простойные дни. Если въ условіи сказано «судно должно грузиться безъ замедленія», то нужно прибавить: «и притомъ грузъ долженъ быть доставляемъ въ такомъ количествѣ, чтобы нагрузка не прерывалась днемъ». Если шкиперу доставленъ грузъ неполный, то шкиперъ долженъ прежде всего произвести черезъ свѣдущихъ людей точное исчисленіе незаполненнаго пространства, а затѣмъ долженъ заявить у нотаріуса протестъ по поводу неполнаго груза и коиносаментъ подписать не иначе, какъ подъ протестомъ, не забывая при этомъ оговорить въ протестѣ, что, въ случаѣ полной аваріи, онъ предоставляетъ себѣ право требовать фрахтовыя деньги за полный грузъ, т. е. и за то пространство судна, которое по винѣ грузителя осталось незанятымъ.

Если шкиперу причитаются простойныя деньги, то онъ лучше всего сдѣлаетъ, если не выпуститъ съ судна части груза до тѣхъ поръ, пока законнымъ образомъ не обезпечитъ себѣ уплату простойныхъ денегъ (напр. предъявленіемъ иска). Только англійское законодательство не предоставляетъ шкиперу права поступить такимъ образомъ.

Что касается до фразы «по мѣстному обычаю», то нужно помнить, что во многихъ маленькихъ портахъ никакого мѣстнаго обычая не существуетъ, а между тѣмъ шкиперъ связанный фразою «по мѣстному обычаю» легко подвергнется убыткамъ, особенно въ тѣхъ странахъ, гдѣ судъ не отличается безпристрастіемъ, и наоборотъ есть мѣстности, гдѣ портовые обычаи существуютъ въ изобиліи и прежде всего напр. предписываютъ, чтобы грузъ былъ взятъ на сушѣ и сданъ на сушу, а такой обычай ведетъ къ тому, что напр. въ многочисленныхъ Бразильскихъ и Вестъ-индскихъ портахъ приходится брать и сдавать грузъ на открытомъ морскомъ рейдѣ и потому, если шкиперъ допустилъ къ контрактѣ слова «грузить по мѣстному обычаю», то ему придется въ этихъ мѣстностяхъ переплатить не малыя суммы лодочникамъ за подвозъ тоара съ суши на судно.

Сказавши о выгрузкѣ и нагрузкѣ, перейдемъ тепрь къ главнѣйшему пункту: полученію фрахта, о которомъ въ контрактахъ обыкновенно пишется, что фрахтовыя деньги должны быть уплачены при сдачѣ груза сполна, по биржевому курсу». При всей кажущейся опредѣленности, этотъ пунктъ однако можетъ повести къ чувствительнымъ для шкипера убыткамъ, именно въ тѣхъ странахъ, гдѣ бумажныя деньги узаконены какъ средство уплаты, а между тѣмъ часто въ этихъ странахъ стоятъ много ниже пари; всегда это бываетъ въ тѣхъ странахъ, гдѣ правительства не обязываются размѣниватъ бумажныя деньги на золото и серебро. На эти случаи въ контрактѣ слѣдуетъ писать, «фрахтовыя деньги должы быть уплачены золотомъ», или: «Ф. стерлингами». При зафрахтованіяхъ въ Англію обыкновенно пишется, что половина фрахта должна быть уплачена чистыми деньгами съ вычетомъ $1^1/_4{}^c/_0$, а другая половина — надежнымъ векселемъ, уплачиваемымъ черезъ 3 мѣсяца. Выгоднѣе же всего для шкпера писать «the freight to be paid in cash *without* reduction». Чтоже касается до уплаты векселемъ, то необходимо обозначать: «фрахтъ долженъ быть уплаченъ трассированнымъ, акцептированнымъ и индоссированнымъ векселемъ», что по аглійски обозначается двумя словами «approved bill».

Затѣмъ иногда пишется, что фрахтовыя деньги будутъ уплачены за другой товаръ чѣмъ тотъ, который значится по чартепартіи и притомъ *по соразмѣрности*. Этого пункта слѣдуетъ совсѣмъ избѣгать, если точно не указана величина соразмѣрности. Такъ напр. при нагрузкахъ въРіо де Жанейро для какого нибудь порта Европы пишется обыкновенно: «to load a full and compleie cargo of suhar in cases $\frac{\text{and}}{\text{or}}$ other lawfull merchandise. Freight to be paid per ton sugar net weight delivered and for other goods in a fair proportion to sugar in cases, according to the *Bahia Table-rati*». Этотъ контрактъ таковъ, что при грузѣ *сахару* шкиперъ дѣйстительно можетъ заработать хорошо. Но въ томъ-то и дѣло, что на 8 случаевъ изъ 10 шкиперъ получаетъ вмѣсто сахару хлопокъ и тогда онъ счастливъ еще, если ему удастся получить половину выговореннаго фрахта. Поэтому, нужно быть очень осторожнымъ относительно этой Bahia Table-rati.

Не слѣдуетъ также шкиперу соглашаться на такой пунктъ: «шкиперъ долженъ подписать коносаменты въ томъ видѣ, какъ они ему будутъ предложены, безъ всякаго ограниченія или по англійски»: «the Captain has to sign bills of lading as they are presented without qualification». Шкиперъ можетъ согласиться на такой пунктъ только тогда, когда къ нему прибавлено: «without prejudice to this Charter», т. е. «коносаменты, не противорѣчащіе настоящей чартепартіи». Если по коносаменту фрахтъ обозначенъ выше условленнаго по чартепартіи, то является много непріятностей, такъ какъ на мѣстѣ нагрузки долженъ быть выданъ вексель на этотъ излишекъ фрахта и пр. и пр., а въ случаѣ большой аваріи шкиперъ можетъ разсчитывать только на полученіе денегъ, обозначенныхъ въ чартепартіи. Если же въ коносаментѣ фрахтъ обозначенъ ниже условленнаго по чартепартіи. то съ получателя можно требовать только эту, нисшую сумму и только за нее шкиперъ имѣетъ обезпеченіе въ грузѣ. Послѣдній пунктъ обыкновенно встрѣчается при такъ называемыхъ «out и home» фрахтованіяхъ, гдѣ прямой грузъ приходится везти даромъ въ пользу грузителя, а плата полагается только за обратный грузъ. Такъ какъ въ этомъ случаѣ фрахтъ долженъ уплачиваться тѣмъ же грузителемъ, то шкиперъ можетъ остаться въ убыткѣ, если грузитель окажется несостоятельнымъ. Поэтому, при такого рода фрахтованіяхъ слѣдуетъ шкиперу удостовѣриться относительно платежной способности грузителя.

Не слѣдуетъ также допускать въ контрактѣ пунктъ, по которому обязательства прекращаются, коль скоро грузъ находится на суднѣ, или, какъ пишется по англійски: «All responsibility of the Charterer to cease as soon as the cargo is Shipped», ибо такой пунктъ всегда поведетъ къ убыткамъ для шкипера, если ему причитаются простойныя деньги, если стоимость принятаго груза менѣе провозной платы (напр. при перевозѣ каменнаго угля на далекія разстоянія), наконецъ если грузъ потеряетъ цѣнность вслѣдствіе поврежденія моремъ или внутренней порчи.

Шкиперу необходимо удостовѣриться въ томъ, что лицо подписывающее чартепартію имѣетъ надлежащую довѣренность; а также никакъ не слѣдуетъ допускать, чтобы фрахтователь подписывался въ качествѣ агента.

Если шкиперъ обязывается зайти въ портъ для полученія ордера, то нужно прибавить въ контрактѣ: «or any neighbouring harbour» т. е. «или въ сосѣдній портъ».

Такъ какъ въ Англіи нѣтъ закона, по которому шкиперъ имѣетъ право удержать грузъ до полученія всѣхъ причитающихся ему платежей, то при зафрахтованіяхъ въ Англію необходимо позаботиться, чтобы право это было выговорено за шкиперомъ въ контрактѣ въ слѣдующихъ словахъ: «The Captain has an absolute Lien on the cargo for all freight, dead freight and demurrage».

Кромѣ всего вышеуказаннаго, въ контрактахъ бываетъ довольно много пунктовъ, которыми грузители пользуются нарочно, чтобы ввести шкипера въ обманъ. Такъ напр., если въ контрактѣ написано; «фрахтъ назначается до Папенбурга 15 мар., до Леера $14^1/_4$, а до Эмдена 13; ордеръ будетъ данъ при подписаніи коносамента;» то опытный шкиперъ знаетъ уже напередъ, что его пошлютъ именно въ Эмденъ и потому соображаетъ, выгодно ли ему получить фрахтъ по 13 мар. Но неопытные и незнакомые съ мѣстными условловіями шкипера довольно легко попадаются на эту удочку, чему помогаетъ иногда своими подслащиваніями и заговариваніями судовой маклеръ; такимъ образомъ они, думая больше о Папенбургѣ и Леерѣ, соглашаются подписать контрактъ, а попадаютъ въ Эмденъ. Нѣчто подобное бываетъ и при большихъ трансатлантическихъ рейсахъ: въ контрактѣ стоитъ невинная фраза, что шкиперъ долженъ придти въ такой-то трансатлантическій портъ для полученія ордера; неопытный шкиперъ заключитъ отсюда, что его окончательный портъ назначенія лежитъ гдѣ нибудь неподалеку отъ упомянутаго порта, а по ордеру попадаетъ на другой конецъ свѣта. Прежде чѣмъ подписывать подобныя условія, необходимо тщательно взвѣсить разстояніе между различными указанными въ контрактѣ мѣстами, соотвѣтствующую фрахтовую плату, время года, вѣтеръ и погоду, затѣмъ качества обозначенныхъ въ контрактѣ портовъ, ихъ надежность, санитарныя и карантинныя условія, возможность полученія оттуда выгодныхъ фрахтовъ и пр. и пр. Если послѣ такого разсмотрѣнія окажется, что назначенная въ контрактѣ за одинъ изъ концовъ плата слишкомъ низка и не соотвѣтствуетъ разстоя-

нію или прочимъ условіямъ, то шкиперъ можетъ быть увѣренъ, что его хотятъ поймать на удочку и дадутъ ордеръ именно въ этотъ, невыгодный конецъ, если только во время рейса коммерческій разсчетъ грузителя не измѣнится.

Далѣе, случается, что шкиперъ не соглашается подписать чартепартію, опасаясь высокой платы лихтерамъ (подвознымъ лодкамъ). Тогда грузитель или маклеръ пробуютъ ввести шкипера въ обманъ слѣдующею фразою: «получатель имѣетъ право принять грузъ на суднѣ, причемъ шкиперъ долженъ уплатить ему по столько-то съ тонна за свозъ груза». Шкиперъ горько ошибется, если подумаетъ, что означенная плата съ тонна и есть какъ разъ та плата, которую въ пунктѣ назначенія требуютъ лихтеры; напротивъ въ контрактѣ нарочно выставляется плата значительно нисшая и потому получателю никогда въ голову не придетъ возспользоваться предоставляемымъ ему *правомъ*. Понятно, что еслибы вмѣсто «получатель *имѣетъ право*» было сказано «получитель *долженъ* принять грузъ», то это дѣло совсѣмъ другое. Никакой законъ въ мірѣ не принуждаетъ человѣка пользоваться своими правами, но за то по всѣмъ законодательствамъ можно заставить его исполнить принятое на себя обязательство.

Вышеизложеннаго кажется достаточно, чтобы показать, какія разнообразныя «закорючки» встрѣчаются въ чартепартіяхъ и какъ шкиперъ долженъ бытъ постоянно на сторожѣ, если хочетъ уберечься отъ убытковъ, часто весьма чувствительныхъ. На это намъ возразятъ: невыгодныя для шкипера условія всегда были и будутъ въ контрактахъ и тѣмъ невыгоднѣе, чѣмъ хуже времена. Въ отвѣтъ мы можемъ сказать: всетаки врагъ менѣе опасенъ, когда его знаешь, чѣмъ когда не знаешь, съ кѣмъ имѣешь дѣло. Подводные камни и мели легче обойти, когда ихъ знаешь, чѣмъ когда они не показаны на картахъ.

X.

Перечень обязательствъ Россіи по вопросамъ морскаго церемоніала ([1]).

Между Россіею и иностранными государствами въ разное время были заключены особыя соглашенія касательно салютаціи флотовъ. Всѣ эти отдѣльныя соглашенія, какъ-то: съ Даніей, Франціей, Голландіей, Португаліей, Пруссіей, Италіей и Швеціей относятся, въ большинствѣ случаевъ, къ концу прошлаго столѣтія и уже не вполнѣ соотвѣтствуютъ требованіямъ настоящаго времени. Въ виду этого, по иниціативѣ бывшаго Управляющаго Морскимъ Министерствомъ генералъ-адъютанта Лесовскаго, Россіею были предложены всѣмъ морскимъ державамъ однообразныя правила о салютахъ и морскихъ визитахъ, подобныя правиламъ, изложеннымъ въ циркулярахъ лордовъ Адмиралтейства отъ 29 Ноября 1876 г. за № 27 и 12 Марта 1877 г. за № 4, и по предложенію Англіи уже принятыя въ 1878 году нашимъ Морскимъ Министерствомъ ([2]). На предложеніе Россіи установить однообразныя правила о салютахъ и морскихъ визитахъ изъявили согласіе почти всѣ націи и въ настоящее время формальное и окончательное соглашеніе по этому предмету уже состоялось помимо Англіи съ Австріей,

---

([1]) См. выше стр. 262.

([2]) Вслѣдствіе принятія этого предложенія ст. 836 Морскаго Устава изд. 1870 г. измѣнена и изложена слѣдующимъ образомъ: «Если, во время пребыванія русскаго отряда или корабля на иностранномъ рейдѣ или иностраннаго корабля у насъ, случится высокоторжественный день, въ который по нашему Уставу положенъ салютъ, то присутствующія на рейдѣ иностранныя суда приглашаются къ участію въ торжествѣ и на салютъ, который ими будетъ сдѣланъ, отвѣчать не слѣдуетъ. Точно также, если наши суда будутъ приглашены иностранными участвовать въ торжествѣ въ одинъ изъ ихъ высокоторжественныхъ дней, то суда наши салютуютъ тоже число выстрѣловъ, которое будетъ произведено съ иностранныхъ судовъ, не требуя отъ нихъ отвѣта на нашъ салютъ. Во всякомъ случаѣ о числѣ выстрѣловъ слѣдуетъ всегда уговориться предварительно». (См. выше стр. 280.).

Италіей, Испаніей, Американскими Соединенными Штатами, Португаліей, Швеціей и Норвегіей. Съ остальными государствами переговоры по поводу этого предмета шли также успѣшно и правила, предлагаемыя Россіей, получили-бы скоро обще-европейское признаніе, если бы Англія нотою Великобританскаго посла отъ 18 Февраля 1882 г. не предложила новыя правила о салютахъ. Вслѣдствіе этого наши переговоры были пріостановлены. Въ означенной нотѣ Англія предлагаетъ слѣдующія правила о салютахъ,

1. Salutes not to be returned:

a) To Royal personages, the Chief of a State, and to members of royal Families, Whether on arrival at, or departure from any port, or upon visiting a Ship of War.

b) To Diplomatic, Naval, Military or Consular Authorities, or to a governor, when visiting a Ship of War.

c) Salutes upon occasions of National Fastivals.

2. Salutes which are not considered as personal and should therefore be returned gun for gun:

a) To the National flag on arrival at a Port.

b) To flag Officers when meeting.

Такимъ образомъ въ отношеніи вышеупомянутыхъ государствъ, съ которыми новое соглашеніе относительно салютовъ и морскихъ визитовъ успѣло состояться въ окончательной формѣ, слѣдуетъ руководствоваться циркулярами лордовъ Адмиралтейства, въ отношеніи же другихъ государствъ—старыми соглашеніями, которыя еще не потеряли силы, какъ-то съ Даніею трактатомъ 30 Октября 1730 и декларацією 3 (15) Января 1829 г., съ Голландіею—Высочайше утвержденнымъ докладомъ начальника Морскаго Штаба отъ 30 Мая 1823 г., въ которомъ сказано, что «такъ какъ Прусское Правительство, согласно съ существующими правилами, положило отвѣчать на салютацію иностранныхъ военныхъ кораблей равнымъ числомъ выстрѣловъ, то и салютацію нашихъ кораблей, крѣпостей и замковъ въ отношеніи къ военнымъ судамъ Прусской Державы учредить на совершенномъ равенствѣ, подобно тому, какъ она учреждена съ Даніею и Швеціею, и производить въ равномъ числѣ выстрѣлъ за выстрѣлъ такимъ образомъ, что ежели офицеръ высшаго чина, то

сперва принимаетъ салютацію, а если равнаго чина, то обоюдно не салютуютъ».

XI.

Международная конвенція о защитѣ телеграфнаго кабеля.

Подписанная $^{2}/_{14}$ Марта 1884 года.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, Son Excellence le Président de la Confédération Argentine, Sa Majesté l'Empereur Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi apostolique de Hongrie, Sa Majesté le Roi des Belges, Sa Majesté l'Empereur du Brésil, Son Excellence le Président de la République de Costa Rica, Sa Majesté le Roi de Danemark, Son Excellence le Président de la République Dominicaine, Sa Majesté le Roi d'Espagne, Son Excellence le Président des États-Unis d'Amerique, Son Excellence le Président des États-Unis de Colombie, Son Excellence le Président de la République Française, Sa Majestè la Reine du Royaume-Unis de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes, Son Èxcellénce le Président de la République de Guatémala, Sa Majesté le Roi des Hellènes, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur des Ottomans, Sa Majesté le Roi des Pays Bas, Grand-Duc de Luxembourg, Sa Majesté le Schah de Perse, Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Son Excellence le Président de la République de Salvador. Sa Majesté le Roi de Serbie, Sa Majesté le Roi de Suéde et de Norvège et son Excellence le Président de la République Orientale de l'Uruguay, Désirant assurer le maintien des communications télégraphiques qui ont lieu au moyen des câbles sous-marins, ont résolu de conclure une Convention à cet effet et ont nommé leurs Plénipotentiaires, savoir: [слѣдуетъ перечисленіе представителей всѣхъ державъ участвовавшихъ на конференціи].

Art. 1.

La présente Convention s'applique, en dehors des eaux territoriales, à tous les câbles sous-marins légalement établis et qui atterrissent sur les territoires, colonies ou les possessions de l'une ou de plusieurs des Hautes Parties contractantes.

Art. 2.

La rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin, faite volontairement ou par negligence coupable, et qui pourrait avoir pour resultat d'interrompre ou d'entraver, en tout ou en partie, les communications télégraphiques est punissable sans prejudice de l'action civile en dommages—intérêts.

Cette disposition ne s'applique pas au ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la securité de leurs bâtiments, aprés avoir pris toutes les precautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Art. 3.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à imposer, autant que possible, quand elles autoriseront l'atterrissement d'un câble sous-marin, les conditions de sûreté convenables, tant sous le rapport du tracé que sous celui des dimensions du câble [1],

Art. 4.

Le propriétaire d'un câble qui, par la pose ou la réparation de ce câble, cause la rupture ou la détérioration d'un autre câble, doit supporter les frais de réparation que cette rupture ou cette détérioration aura rendus nécessaires, sans prejudice, s'il y a lieu, de l'application de l'article 2 de la présente Convention.

Art. 5.

Les bâtiments occupés à la pose ou à la réparation des câbles sous-marins doivent observer les règles sur les signaux qui sont ou seront adoptées, d'un commun accord, par les Hautes Parties contractantes, en vue de prévenir les obordages.

Quand un bâtiment occupé à la réparation d'un câble porte lesdits signaux, les autres bâtiments qui aperçoivent ou sont en mesure

---

(1) Во время франко-прусской войны 1870—71 г. мы наталкиваемся на особенно интересный случай примѣненія принципа неприкосновенности нейтральной территоріи въ отношеніи телеграфнаго кабеля. Возникъ вопросъ: могла ли Англія дозволить проложеніе Франціею телеграфнаго кабеля отъ Дюнкерка къ сѣверу, причемъ пришлось бы воспользоваться нейтральною англійскою территоріей? Сами по себѣ телеграфныя линіи суть учрежденія, служащія для мирныхъ цѣлей и сами отличающіяся мирнымъ характеромъ, но изъ обстоятельствъ дѣла усмотрѣно было намѣреніе проложить этотъ кабель для военной цѣли. Поэтому англійское правительство, справедливо видя въ этомъ проэктѣ «военную помощь», отказало въ согласіи на него. (Объясненіе министра Гладстона въ англійской нижней палатѣ 1 Августа 1870 г.). См. сочиненіе Блюнчли, переводъ подъ редакціею гр. Камаровскаго, стр. 457.

Прим. переводчика.

*

d'apercevoir ces signaux doivent ou se retirer, ou se tenir éloignés d'un mille nautique au moins de ce bâtiment, pour ne pas le gêner dans ses opérations.

Les engins ou filets des pêcheurs devront être tenus à la même distance.

Toutefois, les bateaux de pêche qui aperçoivent ou sont en mésure d'apercevoir un navire télégraphique portant lesdits signaux auront, pour se conformer à l'avertissement ainsi donné, un delai de vingt quatre heures au plus, pendant lequel aucun obstacle ne devra être apporté à leurs manoeuvres.

Les opérations du navire télégraphique devront être achevées dans le plus bref délai possible.

Art. 6.

Les bâtiments qui voient où sont en mesure de voir les bouées destinées à indiquer la position des câbles, en cas de pose, de dérangement ou de rupture, doivent se tenir éloignés de ces bouées à un quart de mille nautique au moins.

Les engins ou filets des pêcheurs devront être tenus à la même distance.

Art. 7.

Les propriétaires des navires ou bâtiments qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche, pour ne pas endommager un câble sous-marin, doivent être indemnisés par le propriétaire du cable.

Pour avoir droit à une telle indemnitè, il faut, autant que possible qu'aussitôt aprés l'accident, on ait dressé, pour le constater, un procés-verbal appuyé des témoignages des gens de l'equipage, et que le capitaine du navire fasse, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port de retour ou de relâche, sa déclaration aux autorités compétentes. Celles-ci en donnent avis aux autorités consulaires de la nation du propriètaire du câble.

Art. 8.

Les tribunaux compétents pour connaître des infractions à la présente Convention sont ceux du pays auquel appartient le bâtiment à bord duquel l'infraction a été commise.

Il est, d'ailleurs, entendu que, dans les cas où la disposition insérée dans le précédent alinéa ne pourrait pas recevoir d'exécution, la répression des infractions à la présente Convention aurait lieu, dans chacun États contractants à l'égard de ses nationaux, conformément

aux règles générales de compétence pénale résultant des lois particulières de ces États ou des traités internationaux.

Art. 9.

La poursuite des infractions prévues aux articles 2, 5 et 6 de la présente Convention aura lieu par l'État ou en son nom.

Art. 10.

Les infractions à la présente Convention pourront être constatées par tous moyens de preuve admis dans la législation du pays où siège le tribunal saisi.

Lorsque les officiers commandants les bâtiments de guerre ou les bâtiments spécialement commissionnés à cet effet de l'une des Hautes Parties contractantes auront lieu de croire qu'une infraction aux mesures prévues par la présente Convention a été commise par un bâtiment autre qu'un bâtiment de guerre, ils pourront exiger du capitaine ou du patron l'exhibition des pièces officièles justifiant de la nationalité dudit bâtiment. Mention sommaire de cette exhibition sera faite immédiatement sur les pièces produites.

En outre, des procès—verbaux pourront être dressés par lesdits officiers, quelle que soit la nationalité du bâtiment inculpé. Ces procès—verbaux seront dressés suivant les formes et dans la langue en usage dans le pays auquel appartient l'officier qui les dresse; ils pourront servir de moyen de preuve dans le pays où ils seront invoqués et suivant la législation de ce pays. Les inculpés et les témoins auront le droit d'y ajouter ou d'y faire ajouter, dans leur propre langue, toutes explications qu'ils croiront utiles; ces déclarations devront être dûment signés.

Art. 11.

La procédure et le jugement des infractions aux dispositions de la présente Convention ont toujours lieu aussi sommairement que les lois et réglements en vigueur le permettent.

Art. 12.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre où à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la présente Convention, et notamment pour

faire punir soit de l'emprisonnement, soit de l'amende, soit de ces deux peines, ceux qui contreviendraient aux dispositions des articles 2, 5 et 6.

Art. 13.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront les lois qui auraient déjà été rendues ou qui viendraient à l'être dans leurs États, relativement à l'objet de la présente Convention.

Art. 14.

Les États qui n'ont point pris part à la présente Convention sont admis à y adhérer, sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique ou Gouvernement de la Republique française, et par celui-ci aux autres Gouvernements signataires.

Art. 15.

Il est bien entendu que les stipulations de la présente Convention ne portent aucune atteinte à la liberté d'action des belligérants.

Art. 16.

La présente Convention sera mise à exécution à partir du jour dont les Hautes Parties contractantes conviendront.

Elle restera en vigueur pendant cinq années à dater de ce jour, et, dans le cas où aucune des Hautes Parties contractantes n'aurait notifié, douze mois avant l'expiration de la dite periode de cinq années, son intention d'en faire cesser les effets, elle continuera à rester en vigueur une année, et ainsi de suite d'année en année.

Dans le cas où l'une des Puissances signataires dénoncerait la Convention, cette dénonciation n'aurait d'effet qu'à son egard.

Art. 17.

La présente Convention sera ratifiée; les ratifications en seront échangées à Paris, le plus tôt possible, et, au plus tard, dans le delai d'un an.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait en vingt-six exemplaires, à Paris, le 14 Mars 1884.

(Слѣдуютъ подписи).

XII.

Взбунтовавшійся экипажъ.

Мы видѣли, что корабль, на которомъ экипажъ взбунтовался, не только теряетъ всѣ привилегіи, но считается пиратомъ (см. гл. *Пираты*), потому что тогда нѣтъ никакой гарантіи для всѣхъ народовъ, что подобный корабль будетъ соблюдать условія международнаго права, Но бываютъ особенныя обстоятельства, когда съ такимъ кораблемъ поступаютъ самымъ дружелюбнымъ образомъ.

Представляемъ любопытные казусы.

а.—Бунтъ христіанскихъ невольниковъ на турецкомъ кораблѣ, въ 1761 г.

Капитенъ-паша присталъ къ берегу Анатоліи въ Станхо для сбора дани. Когда онъ сошелъ на берегъ съ частію своего турецкаго экипажа, 80 христіанскихъ матросовъ-невольниковъ, бывшихъ на его адмиральскомъ кораблѣ, рѣшились воспользоваться этимъ отсутствіемъ для своего освобожденія. Они разбили свои оковы, кинулись внезапно на турокъ, многихъ перебили, другихъ побрасали въ море, обрубили якоря, и отплыли, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, въ Мальту, куда и прибыли на 18-й день.

При видѣ 74-хъ пушечнаго корабля подъ турецкимъ флагомъ, Орденъ мальтійскій выслалъ на встрѣчу четыре галеры. Христіанскіе невольники объявили, какимъ образомъ они завладѣли султанскимъ кораблемъ, и предложили его Ордену. Они при этомъ настаивали, чтобы была сохранена жизнь и свобода пяти мусульманскихъ матросовъ, бывшихъ на кораблѣ, и чтобы имъ дозволено бы устроить часовню въ честь Богородицы, которую они призывали въ рѣшительную минуту освобожденія.

Великій магистръ Ордена согласился на ихъ просьбы. Онъ велѣлъ освятить корабль и далъ ему имя *Спаситель*.

Султанъ пришелъ въ ярость, узнавъ о происшествіи съ адмиральскимъ кораблемъ; капитанъ-паша и капитанъ корабля были казнены. Порта обратилась къ Франціи, которую она считала покровительницей Ордена, для истребованія захваченнаго корабля. Французскій посланникъ въ Константинополѣ отвѣчалъ, что Орденъ нисколько не подвластенъ Франціи. Но турки настаивали, и объявили, что если не получатъ обратно своего корабля, то французскій посланникъ и консулы будутъ высланы изъ Турціи, а между тѣмъ готовили экспедицію противъ Мальты. Франція, какъ ни была оскорблена такой угрозой, не рѣшилась однако разрывать дружбу съ Турціей. Она воевала тогда съ Англіей, которая, такъ же какъ и Пруссія, хотѣли ввести Турцію въ свой союзъ. Поэтому Людовикъ XV рѣшился купить корабль у Ордена, отдать его Турціи, и такимъ образомъ оказать услугу Портѣ и Ордену, избавивши его отъ войны. Орденъ сначала несоглашался говоря, что постыдно покупать миръ съ султаномъ пожертвованіемъ *Спасителя*. Наконецъ, онъ уступилъ необходимости, и продалъ корабль Франціи за 834,000 ливровъ, и освободилъ 19 мусульманскихъ невольниковъ, назначенныхъ составлять экипажъ. Корабль былъ приведенъ въ Константинополь кавалеромъ Моріесомъ. Султанъ и все турецкое населеніе города были въ восторгѣ; посланникъ Моріесъ и его свита получили богагатые подарки.

b.—Дѣло корабля «Креолка» ([1]).

Въ 1841 г. американскій корабль *Креолка* шелъ изъ Ричмонда въ Нью-Орлеанъ. На этомъ кораблѣ плылъ одинъ плантаторъ съ 135-ю неграми невольниками. Въ проливѣ между Флоридой и Багамскими островами невольники взбунтовались, убили своего господина, сковали капитана, захватили корабль и направились въ портъ Нассау, въ Канаду. Англійскій губернаторъ заключилъ въ тюрьму 19 невольниковъ, бывшихъ виновниками возстанія и убійства. Американское правительство потребовало выдачи негровъ, какъ убійцъ.

([1]) Изъ H. Wheaton, *Histoire des progrès du droit des Gens*, t. 2, p. 343. См. также соч. Ортолона, пер. Лохвицкаго.

Лордъ Брумъ сдѣлалъ по этому случаю слѣдующее заявленіе въ парламентѣ: «Американскій корабль плылъ изъ одного американскаго порта въ другой съ цѣлью совершенно невинною и согласной съ законами своей страны, съ *грузомъ* невольниковъ. Во время пути невольники взбунтовались, на что они имѣли право, потому что каждое человѣческое существо имѣетъ полное основаніе возстать противъ того, кто хочетъ удержать его въ рабствѣ, въ противность праву естественному и волѣ Творца. Невольники черезъ возстаніе завладѣли кораблемъ, и привели его въ англійскую гавань. Большая часть ихъ осталась на свободѣ, но 19 были заключены въ тюрьму по обвиненію въ убійствѣ и морскомъ разбоѣ». За тѣмъ ораторъ поставилъ два вопроса: 1) По законамъ Англіи выдача бѣглыхъ рабовъ можетъ ли быть допущена на основаніи требованія американскаго правительства? 2) Можно ли удовлетворить этому требованію относительно тѣхъ рабовъ, которые приняли участіе въ бунтѣ и убійствѣ?

Лордъ Брумъ отвѣчалъ отрицательно на оба эти вопроса. «Что касается до перваго, сказалъ онъ, то если невольникъ прибудетъ въ какую либо часть британскихъ владѣній, гдѣ рабство не признано, съ согласія или противъ воли своего господина, онъ получаетъ свободу, и не можетъ потерять ея. Правительство англійское не имѣетъ по этому права предписать выдачу кого либо изъ этихъ бывшихъ невольниковъ, ни обезпокоивать ихъ чѣмъ либо въ пользованіи личными правами.

«Что касается до втораго пункта, т. е. до невольниковъ обвиняемыхъ въ преступленіи, то по англійскимъ законамъ, подданный или находящійся въ Англіи иностранецъ, обвиненный въ преступленіи, совершенномъ внѣ англійской территоріи, не можетъ быть арестованъ или выданъ иностранному правительству. Исключеніе составляютъ тѣ случаи, когда англійское правительство заключило съ иностранными трактаты о взаимной выдачѣ преступниковъ. Такой трактатъ былъ заключенъ въ 1794 г. съ Сѣверо-Американскими Штатами только относительно преступленій убійства и подлога. Но срокъ этого трактата кончился. По этому очевидно, что по существующимъ законамъ обвиняемые невольники не могутъ быть выданы англійскимъ правительствомъ американскому».

Дѣло это кончилось заключеніемъ новой конвенціи между Англіей и Соединенными Штатами о выдачѣ преступниковъ. Но главный вопросъ: невольникъ убивающій господина для своего освобожденія и убѣгающій на территорію государства, непризнающаго рабства можетъ ли считаться преступникомъ?—остался нерѣшеннымъ. Дѣйствительно, тѣ государства, которыя считаютъ рабство учрежденіемъ противнымъ природѣ человѣка, насиліемъ, должны смотрѣть на убійство невольникомъ своего господина, какъ на право необходимой обороны. Никто не считаетъ преступникомъ того, кто напримѣръ освобождается отъ власти итальянскаго бандита убійствомъ его. При существованіи рабства въ Америкѣ этотъ вопросъ имѣлъ для нея важное значеніе: близкое сосѣдство съ англійскими колоніями грозило плантаторамъ великими опасностями. Теперь съ отмѣной рабства въ Северо-Американскихъ Штатахъ онъ потерялъ для нихъ значеніе. Но такъ какъ рабство негровъ еще удержалось въ нѣкоторыхъ странахъ, напримѣръ въ Бразиліи, на островѣ Куба и пр., то нельзя сказать, чтобы этотъ вопросъ вовсе лишенъ былъ практическаго значенія.

XIII.

Оскорбленіе флага.

а) Дѣло двухъ французскихъ кораблей подъ начальствомъ Тинана[1].

Въ 1839 г. два французскихъ военныхъ корабля: корветъ *Изеръ* подъ начальствомъ де-Тинана и бригъ *Лансье* подъ начальствомъ де-Шанфре остановились въ портѣ острова Иль-де-Франса, англійской колоніи, принадлежавшей прежде Франціи. Въ портѣ находился, между прочимъ, англійскій купеческій корабль *Гренло*. Капитанъ этого послѣдняго Дриверъ, напившись

[1] *Cussy*, Phases et Causes célèbres du droit maritime, t. 2, p. 298—301. Также соч. Ортолана, пер. Лохвицкаго, приложенія.

пьянъ, задумалъ повеселить своихъ гостей, повѣсивши на носу французскій флагъ, что́ во всѣхъ флотахъ считается сильнѣйшимъ оскорбленіемъ. Капитанъ Тинанъ былъ въ это время на островѣ; его лейтенантъ Бартъ отправился на *Грепло*, подошелъ къ Диверу, и объявилъ ему, чтобы французскій флагъ немедленно былъ снятъ съ позорнаго мѣста и чтобы онъ далъ письменное извиненіе. Дриверъ немедленно исполнилъ первое требованіе, но на второе отвѣчалъ отказомъ. Тогда Бартъ вызвалъ его на дуэль. Дриверъ послѣ разныхъ отговорокъ и колебаній принялъ наконецъ вызовъ драться на другой день. Но едва Бартъ прибылъ на свой корабль, какъ Дриверъ прислалъ ему письмо съ отказомъ въ поединкѣ, и для бо́льшей безопасности этотъ храбрецъ скрылся на берегъ.

Черезъ два дня прибылъ Тинанъ. Узнавъ о происшедшемъ, онъ отправился къ губернатору острова Николаи, и энергически требовалъ удовлетворенія. Губернаторъ заставилъ Дривера явиться къ нему и принесть въ присутствіи французскихъ офицеровъ письменное извиненіе, и кромѣ того приказалъ ему держать цѣлый день на верху большой мачты своего корабля французскій флагъ.

Дѣло казалось конченнымъ, какъ вдругъ губернаторъ, возбужденный вѣроятно Дриверомъ и другими англичанами, прислалъ сказать Тинану, чтобы и онъ, въ благодарность Англіи, поднялъ на своихъ корабляхъ одновременно съ Дриверомъ англійскій флагъ.

На это странное требованіе Тинанъ отвѣчалъ, что Дриверъ далъ только законное удовлетвореніе, и что онъ не видитъ никакой причины отвѣчать салютомъ вѣжливости (salut de complaisance) на обязательный салютъ. Губернаторъ послѣ напрасныхъ усилій побудить французовъ уступить объявилъ, что если въ назначенный день къ полудню они не поднимутъ англійскаго флага, то онъ будетъ бомбардировать ихъ.

Положеніе французовъ было трудное. Ни Тинанъ, ни его товарищи не думали подчиняться такому требованію. Спастись бѣгствомъ отъ грозившей опасности они также не думали, да если бы и захотѣли, то это было невозможно, потому что оба корабля чинились. Они рѣшились ждать твердо опасности, сра-

жаться до послѣдняго выстрѣла и погибнуть за честь національнаго флага.

Въ то время какъ офицеры и матросы, воодушевленные тою же мыслью приготовлялись къ послѣднему бою, губернаторъ вооружалъ батареи, и снарядилъ пароходъ, который долженъ былъ высадить на корветъ 200 человѣкъ для абордажа. На корветѣ было всего 10, на бригѣ 20 пушекъ.

Всѣ жители города были въ волненіи. Долгое владычество Франціи оставило среди ихъ глубокое сочувствіе. Многіе изъ нихъ приходили на французскіе корабли, пожимали руки офицерамъ, обнимали ихъ, прощались съ ними, какъ съ обреченными на смерть. Всѣ были увѣрены, что чрезъ нѣсколько часовъ отъ кораблей не останется и щепки, отъ экипажа ни одного человѣка въ живыхъ.

Наступилъ роковой день. Съ утра французскіе командиры покрыли мачты національными флагами, какъ бы протестуя въ послѣдній разъ именемъ Франціи противъ несправедливаго нападенія; крюйтъ-камера открыта, канониры стоятъ у пушекъ, барабаны бьютъ тревогу.

Проходитъ утро, пароходъ стоитъ неподвижно, батареи молчатъ. Бьетъ полдень—тоже молчаніе. Это роковой часъ, назначенный губернаторомъ. Но на грозныхъ батареяхъ все таже тишина....

Обдумавъ хладнокровно дѣло, губернаторъ увидѣлъ все безсмысліе своихъ притязаній и оставилъ ихъ. Французское народонаселеніе острова дало торжественные банкеты въ честь своего стараго флага.

b) Оскорбленіе французскаго флага въ Ливорно въ 1848 г. (1).

Въ 1848 году въ эпоху сильнаго политическаго броженія въ Ливорно, вожди демагогической партіи распустили нелѣпые слухи о намѣреніяхъ французовъ. Толпы народовъ бросились на стоявшій въ гавани французскій купеческій корабль, отыскивая на немъ скрытаго будто бы оружія.

(1) См. соч. Ортолапа, пер. Леквицкаго, приложенія.

Толпа растолкала матросовъ и оскорбила французскій флагъ. Капитанъ подалъ жалобу генеральному консулу, который потребовалъ удовлетворенія отъ тосканскаго правительства. Правительство назначило слѣдствіе по этому дѣлу и чрезъ нѣсколько недѣль приказало ливорнскому губернатору дать салютъ изъ артиллеріи крѣпости Французскому флагу, какъ знакъ удовлетворенія за нанесенную обиду.

XIV.

Репрессаліи.

а) Насилія англичанъ надъ Греціей въ 1850 г. Дѣло еврея Пасифико.

У грековъ существуетъ обычай передъ праздникомъ Св. Пасхи сжигать чучело, представляющее еврея. Въ 1847 г. аѳинская полиція запретила такое фанатическое представленіе и сняло чучело. Разсерженная толпа бросилась на домъ еврея Пасифико и поломала мебель.

Пасифико былъ португальскимъ подданнымъ. Но пріятели посовѣтовали ему назваться жителемъ Гибралтара и искать защиты у англійскаго посланника. Пасифико представилъ счетъ своихъ убытковъ на 800,000 драхмъ (200,000 рублей). Какъ правильно былъ составленъ счетъ, лучшимъ доказательствомъ можетъ служить то, что впослѣдствіи Пасифико удовольствовался 8,000 франковъ.

Англія давно была недовольна королемъ Оттономъ и завидовала развитію греческаго купеческаго флота. Она воспользовалась дѣломъ Пасифико, вспомнила нѣсколько другихъ претензій такого же рода, чтобы наказать Грецію.

Въ Январѣ 1850 г. англійская эскадра изъ 13-ти кораблей съ 700 пушками и 7000 матросовъ подъ предводительствомъ адмирала Паркера пришла въ Саламинскую гавань, два корабля подошли къ самому Пирею. Никто въ Греціи не воображалъ,

что эскадра пришла съ враждебными намѣреніями; король велѣлъ приготовить празднества въ честь дружественной и покровительствующей державы. Адмиралъ Паркеръ немедленно по прибытіи представился со всѣмъ своимъ штабомъ королю Оттону. Пріемъ, ему оказанный, былъ самый торжественный. Изъ дворца онъ вмѣстѣ съ англійскимъ посланникомъ отправился къ президенту греческаго кабинета Лондосу, и объявилъ ему, что пришелъ истребовать удовлетворенія по разнымъ требованіямъ Англіи. «Дѣло не въ расужденіяхъ, прибавилъ онъ, о справедливости или несправедливости притязаній; я даю вамъ 24 часа, по истеченіи этого срока будутъ приняты исправительныя мѣры.» Греческое правительство отказало; тогда Паркеръ объявилъ берега Греціи въ блокадѣ для военныхъ кораблей, и вслѣдъ за тѣмъ наложилъ эмбарго на тысячу греческихъ купеческихъ судовъ. Лондосъ протестовалъ противъ такой неслыханной процедуры, и просилъ вмѣшательства и посредничества Россіи и Франціи.

1) Нота французскаго посланника Тувенеля англійскому Визу.

«Аѳины, 19-го Января 1850 г.»

Нижеподписавшійся, чрезвычайный посланникъ и полномоченный министръ Французской республики, узнавъ о нотѣ, отправленной 18-го Января достопочтеннымъ г. Визомъ, полномоченнымъ министромъ ея британскаго величества г-ну Лондосу, министру иностранныхъ дѣлъ, въ которой запрещено греческимъ военнымъ судамъ показываться въ морѣ передъ англійскимъ флагомъ, съ печалью исполняетъ то дѣйствіе, которое налагаютъ на его обязанности представителя державы, гарантировавшей трактатъ объ установленіи Греческаго королевства.

Въ этомъ трактатѣ 7-го Мая 1832 г., заключенномъ между Франціей, Англіей и Россіей, сказано, что Греція подъ властью баварскаго принца Оттона и гарантіей трехъ вышеупомянутыхъ державъ, составитъ монархическое независимое государство.

Нижеподписавшійся не можетъ умолчать, что по его мнѣнію, зрѣло обдуманному, запрещеніе, наложенное греческому правительству адмираломъ Паркеромъ, свободно располагать своими

военными судами, должно быть разсматриваемо, какъ первое покушеніе на независимость Греціи.

Кто говоритъ независимость, правда, говоритъ вмѣстѣ съ тѣмъ отвѣтственность, и нижеподписавшійся нисколько не думаетъ какимъ бы ни было образомъ оспаривать у британскаго посланника права домогаться удовлетворенія требованій противъ греческаго правительства, если это правительство отказалось бы дать законное удовлетвореніе. Но теперь дѣло представляется въ другомъ видѣ.

Греческое правительство, побужденное отвѣчать въ 24 часа и безъ преній на требованія, которыя оно считаетъ спорными, обратилось къ третейскому суду... Нижеподписавшійся думаетъ, что его долгъ просить снова г. британскаго посланника о благосклонномъ пріемѣ посредничества Французской республики и о пріостановленіи исправительныхъ мѣръ до извѣстія о принятіи его правительствомъ этого предложенія.

Г. Тувенель, одушевленный единственно самымъ горячимъ желаніемъ употребить всѣ старанія, чтобы уладить дѣло между двумя дружественными и союзными съ Фразцузской республикой правительствами, надѣется, что достопочтенный г. Визъ оцѣнитъ характеръ и побужденіе этого сообщенія.

Нижеподписавшійся и пр.

Тувенель.

2) Письмо греческаго министра Лондоса къ посланникамъ русскому и французскому.

Милостивый государь!

Я имѣлъ уже честь довести до вашего свѣдѣнія все, что произошло съ военнымъ пароходомъ *Оттонъ* и другими государственными судами, бывшими въ Пиреѣ, также и о протестѣ, посланномъ мною англійскому посланнику противъ невѣроятнаго злоупотребленія силы, угнетающей нѣсколько дней Грецію.

Имѣю честь теперь увѣдомить васъ, что суда англійской эскадры сэра Паркера пришедши въ Паросъ и захвативши тамъ

суда и лодки арсенала, нарушили постановленія о народномъ здравіи, всѣми соблюдаемыя въ интересѣ здравія и общественнаго порядка.

Я только-что получилъ извѣстіе, что сегодня англичане начали запрещать торговымъ судамъ, находящимся въ Пиреѣ, разгружаться безъ ихъ дозволенія, и во всякомъ случаѣ на берегу противоположномъ таможнѣ; они наконецъ запретили всякому кораблю, даже купеческому, входить въ Пирей и выходить оттуда.

Я представляю вашей прозорливости и справедливости опредѣлить достоинство подобныхъ дѣйствій. Міръ разсмотритъ всѣ эти насилія въ ихъ настоящемъ свѣтѣ; но обязанность правительства короля снова протестовать противъ злоупотребленія силы.

Король, его правительство и вся нація имѣютъ самую живую надежду въ дѣятельной и брагородной помощи (Е. В. Императора) (французской республики), но въ ожиданіи этого, важные интересы подвержены опасности; общественный порядокъ, безопасность государственная, администрація находятся въ трудномъ положеніи вслѣдствіе прерванія путей сообщеній, для избѣжанія такихъ печальныхъ послѣдствій, я прошу васъ, м. г., именемъ правительства короля, соблаговолить приказать кораблямъ (Императора) (республики), которые находятся на водахъ Греціи, оказывать въ случаѣ надобности помощь и содѣйствіе греческимъ властямъ въ томъ, что касается общественной безопасности или вообще потребностей администраціи.

Греція, окруженная моремъ и обладающая множествомъ острововъ, не можетъ и короткое время обойтись безъ морской силы. Эта сила частію уже отнята у ней и англичане угрожаютъ совершенно лишить ея насъ. Въ этихъ обстоятельствахъ правительство короля обращается къ вамъ, милостивый государь, и оно твердо надѣется, что какъ представитель великой націи и благодѣтельницы Греціи, вы отвѣтите на нашъ призывъ.

Примите увѣреніе и пр.

А. Лондосъ.

3) Письмо государственнаго канцлера Нессельрода къ барону Брунову, русскому посланнику въ Лондонѣ.

С.-Петербургъ, $^{7}/_{19}$-го февраля 1850 г.

«Ваше превосходительство съ трудомъ можете себѣ представить то тяжелое впечатлѣніе, которое произвели на Императора неожиданныя насилія, произведенныя надъ Греціей англійскими властями. Едва миновались опасности для европейскаго мира, порожденныя усиліями адмирала Паркера войти въ Дарданелы, какъ появленіе его эскадры на берегахъ Греціи производитъ новыя опасности, какъ будто рѣшено заводить на востокѣ одно затрудненіе за другимъ, тогда какъ спокойствію запада и безъ того грозятъ опасности. Среди глубокаго мира, безъ всякаго предваренія о намѣреніяхъ англійскаго правительства, англійскій флотъ внезапно появляется въ виду столицы Греціи. Адмиралъ Паркеръ, встрѣченный дружественно королемъ Оттономъ, на другой день принимаетъ угрожающее положеніе относительно этого государя; незначительныя требованія, которыя тянутся въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ и изъ которыхъ нѣкоторыя близки къ окончанію, внезапно перемѣняются въ повелительный ультиматумъ. Англійскій посланникъ объявляетъ, что дѣло идетъ ни о переговорахъ, ни о разсмотрѣніи основательности и неосновательности, но что нужно дать полное удовлетвореніе въ 24 часа... Каждый есть судья своего достоинства, и намъ не принадлежитъ право оспаривать у англійскаго кабинета способъ пониманія своего достоинства. Безпристастная Европа рѣшитъ, приличны ли были для такого великаго государства, какъ Англія въ отношеніи къ слабому и беззащитному государству употребленныя средства. Но мы имѣемъ основаніе замѣтить и имѣемъ право жаловаться на отсутствіе при этомъ способѣ всякаго вниманія къ двумъ державамъ соучастницамъ въ трактатѣ объ установленіи Греціи, и которыя, начиная съ 1827 года находились всегда въ полномъ согласіи съ британскимъ кабинетомъ относительно греческихъ дѣлъ.

Мы знаемъ, что Англія имѣла свои частныя требованія на греческое правительство. Объ этомъ была рѣчь между лордомъ

Пальмерстономъ и вами, и мы помнимъ, что именно въ 1847 г. англійскій кабинетъ думалъ принять нѣкоторыя мѣры противъ греческой администраціи. Но такъ какъ послѣ этой эпохи прошло много времени, въ теченіи котораго намъ болѣе ничего не говорили объ этомъ и когда вниманіе Англіи было обращено на другіе болѣе важные предметы, то мы были въ правѣ сомнѣваться, что рѣшеніе этого вопроса вдругъ покажется ей неотложнымъ. Если бы до принятія крайнихъ мѣръ англійское правительство захотѣло предупредить насъ, что его терпѣніе кончилось, если бы наши усилія къ склоненію грековъ на соглашеніе съ нимъ остались безплодными, тогда, г. баронъ, мы не изъявили бы притязаній, что Англія должна вѣчно подчинять свои требованія нашимъ стараніямъ. Но англійское правительство не дало себѣ труда насъ предупредить; ни слова не было сказано ни нашему, ни французскому посланнику въ Лондонѣ; никакого сообщенія не было отправлено ни въ Петербургъ, ни въ Парижъ, которое дало бы хотя замѣтить, что Англія скоро предприметъ относительно Греціи крайнія мѣры. Россія и Франція узнали о нихъ только тогда, когда онѣ были выполнены. На предложенія ихъ посланниковъ въ Аѳинахъ о посредничествѣ, англійскій представитель отвѣчалъ отказомъ дважды повтореннымъ, говоря, что онъ не можетъ принять посредничества двухъ державъ въ дѣлѣ, которое вовсе ихъ не касается. Въ свою очередь, г. баронъ, мы не можемъ принять такого основанія для отказа. Греція вовсе не изолированное государство, обязанное существованіемъ только самому себѣ. Греція есть государство, созданное на столько же Россіей и Франціей, какъ и Англіей. Эти три державы основали ее сообща, онѣ опредѣлили съ общаго согласія ея границы и форму правленія, каждая изъ нихъ заключала съ двумя другими условіе уважать ея независимость и цѣлость, поддерживать династію, призванную на ея тронъ, а потому одна изъ нихъ не можетъ разрушать общаго дѣла, нарушать эту независимость, колебать эту династію, унижая ее въ глазахъ свѣта, возмущать спокойствіе этой страны, подвергая ее проискамъ враждебныхъ партій и даже можетъ быть междоусобной войнѣ.

Независимо отъ чувства благорасположенія къ Греціи, Россія

и Франція имѣютъ и матеріалъный интересъ въ поддержаніи ея спокойствія. Онѣ давали Греціи деньги въ займы, и поэтому не могутъ оставаться равнодушными, видя, что ихъ должникъ, вслѣдствіе наложеннаго запрещенія на его торговлю и мореплаваніе и вслѣдствіе тѣхъ мѣръ защиты, которыя его принуждаютъ принять, будетъ менѣе, чѣмъ когда либо въ состояніи выполнить свои денежныя обязательства. Онѣ имѣютъ по этому право по крайней мѣрѣ освѣдомиться о спорѣ, который можетъ причинить имъ такія важныя невыгоды, и смотрѣть на это дѣло не только какъ на англійское, но такъ же какъ на русское и французское.... Императоръ повелѣваетъ вамъ, г. баронъ, сдѣлать по этому случаю англійскому правительству серьезныя представленія, побудить его самымъ усиленнымъ убразомъ ускорить въ Аоинахъ прекращеніе порядка дѣлъ, ничѣмъ не вынуждаемаго и ничѣмъ не оправдываемаго.

Пріемъ, который будетъ сдѣланъ вашимъ представленіемъ долженъ показать намъ въ полномъ свѣтѣ, какого рода отношеній мы можемъ ожидать отъ Англіи, скажу болѣе, какое положеніе она намѣрена принять относительно всѣхъ государствъ, большихъ и малыхъ, берега которыхъ доступны для внезапнаго нападенія. Да, дѣло въ томъ, чтобы знать, думаетъ ли англійское правительство, пользуясь своимъ чрезмѣрнымъ морскимъ превосходствомъ, слѣдовать на будущее время совершенно отдѣльной политикѣ, не обращая вниманія на трактаты, связывающіе ее съ другими кабинетами, считаетъ ли она, что великая держава при встрѣчѣ съ слабой не должна признавать другаго права, кромѣ матерьяльной силы.

Вы сообщите лорду Пальмерстону эту депешу, и оставите ему копію съ нея».

Депеша графа Нессельрода произвела сильное впечатлѣніе. «Times» отозвался о ней съ величайшими похвалами, отдавая полную справедливость выраженнымъ въ ней принципамъ.

Вслѣдствіе энергическихъ дѣйствій Россіи и Франціи, Англія приняла посредничество послѣдней, и всѣ споры были скоро улажены.... Но событія 1862 года показали, что Англія не

*

оставила своихъ замысловъ о низверженіи короля Оттона, и исполнила ихъ въ удобное время [1].

b) 22 Іюля 1807 года фрегатъ Сѣверо-Американскихъ соединенныхъ штатовъ, «Cheasapeake», назначенный въ Средиземное море, отплылъ изъ Гамптона въ виду англійской эскадры, стоявшей на якорѣ, въ числѣ четырехъ кораблей и одного 38 пушечнаго фрегата. Между тѣмъ какъ фрегатъ Cheasapeake проходитъ англійскія суда, одно изъ нихъ, корабль Leopard снимается съ якоря и слѣдуетъ за нимъ. Въ разстояніи трехъ миль отъ берега командоръ окликаетъ фрегатъ съ извѣстіемъ, что онъ имѣетъ ему передать депешу отъ своего флагмана адмирала Берклея. Эта депеша содержала требованіе выдачи трехъ именныхъ матросъ, бѣглецовъ съ англійскаго фрегата Melampus. Американскій командоръ Баконъ отвѣчалъ, что такихъ людей у него нѣтъ и что его судно не можетъ подвергаться иностранному контролю.

На этотъ отвѣтъ, сдѣланный со всѣми приличіями, съ англійскаго корабля возразили залпомъ, за которымъ послѣдовали еще два. Командоръ Баконъ не будучи приготовленъ, не могъ вступить въ бой и принужденъ былъ уступить нападенію и спустить флагъ, имѣя 3 чел. убитыхъ и 18 раненыхъ. Тогда явился на фрегатъ офицеръ, который съ грубостью и наглостью осмотрѣвъ экипажъ, увезъ четырехъ матросъ на корабль. Такъ какъ фрегатъ не былъ въ состояніи продолжать плаваніе, то онъ принужденъ былъ возвратиться въ заливъ, гдѣ и представлялъ американцамъ зрѣлище кроваваго оскорбленія нанесеннаго ихъ флагу. По рапорту командора Бакона по произведенному американскимъ адмиралтействомъ слѣдствію оказалось, что 4 взятые съ фрегата матросы были не англичане, но американцы.

c) Въ 1799 году англійская эскадра адмирала Крейта остановила въ Средиземномъ морѣ датскій фрегатъ Hanfersen, подъ

---

(1) О дѣлѣ еврея Пацифико см. также Мор. Сб. 1871 г. № 1, неоф. отд. стр. 110. Подобную же попытку для уничтоженія морскаго могущества Англія хотѣла также примѣнить и въ отношеніи Неаполя и Тосканскаго правительства. Но боязнь возбудить слишкомъ большое неудовольствіе и сверхъ того необходимость обходиться осторожно съ Франціею, спасли флоты этихъ двухъ сторонъ.

начальствомъ капитана Фандокума, сопровождавшій датскія купеческія суда. Капитанъ Фандокумъ воспротивился осмотру судовъ, но пушки Англіи, бывшей тогда въ мирѣ съ Даніею, принудили его идти съ англійскою эскадрою въ Гибралтаръ.

d) Датскій фрегатъ Freya, подъ командою капитана Крабе, конвоируя суда своей націи, 25 Іюля 1800 г., встрѣтился въ Ламаншѣ съ англійскою эскадрою. На отказъ капитана Крабе допустить осмотръ ввѣренныхъ его конвою судовъ, четыре англійскихъ фрегата напали на него. Датскій капитанъ, послѣ упорной обороны, былъ наконецъ принужденъ сдаться. Это неслыханное нарушеніе международнаго права побудило Швецію и Данію протестовать противъ подобныхъ поступковъ, хотя и безполезно. Лордъ Вайтвордъ, англійскій посланникъ въ Копенгагенѣ, *получилъ даже приказаніе требовать удовлетвореніе за оскорбленіе, причиненное англійскому флагу капитаномъ Крабе своею защитою.*

e) Слѣдующій случай съ почтовымъ пароходомъ Aunis служитъ блестящимъ примѣромъ тому, до чего могутъ иногда довести непониманіе самыхъ элементарныхъ началъ международнаго права и какъ осторожны должны быть представители государства при заарестованіи преступниковъ, находящихся подъ защитою иностраннаго флага. Морской Сб. за 1863 г. № 10 сообщаетъ по этому поводу слѣдующее: Французскій почтовый пароходъ Aunis, принадлежащій обществу Messageries imperiales, возвращался въ Марсель, съ заходами, по установленному праву, въ Чивита-Векіа, въ Ливорно и въ Генуа. Въ числѣ пассажировъ, всятыхъ Aunis'омъ было пять лицъ, явившихся съ правильными паспортами за подписью французскаго и испанскаго посланниковъ для слѣдованія въ Марсель и оттуда въ Барцелону. Пароходъ вошелъ въ Генуэзскій портъ 10 Іюля. Едва сталъ онъ на якорь, какъ является коммисаръ генуэзской полиціи, въ сопровожденіи двадцати пяти вооруженныхъ карабинеровъ, подымается на палубу и требуетъ выдачи пяти пассажировъ, поступившихъ на судно въ Чивита-Веккіа. Капитана, съѣхавшаго на берегъ по дѣламъ судовыхъ бумагъ, не было на суднѣ. Его помощникъ не соглашается на выдачу, но солдаты схватываютъ лицъ, указанныхъ имъ полицейскимъ коммисаромъ и отводятъ

ихъ въ городскую тюрьму. Пріѣхавшій затѣмъ капитанъ парохода опять протестовалъ противъ поведенія италіянскихъ властей и объявилъ, что можетъ выдать указанныхъ ему лицъ только по требованію французскаго генеральнаго консула. Но только въ 11 часовъ утра префектъ Генуи увѣдомилъ французскаго генеральнаго консула объ арестѣ указанныхъ пассажировъ, между тѣмъ, какъ насильственный захватъ на Aunis'ѣ происходилъ въ 10 часовъ утра. Генеральный консулъ въ свою очередь протестовалъ противъ поздно полученнаго имъ увѣдомленія, но онъ сдѣлалъ ошибку, отправивъ одного изъ чиновниковъ консульства для принятія пассажировъ изъ рукъ пароходныхъ офицеровъ и виноватъ въ томъ, что не настоялъ на своемъ протестѣ противъ взятія пяти пассажировъ съ парохода. Такой поступокъ итальянскихъ властей и впослѣдствіи оправданіе ихъ итальянскими государственными сановниками тѣмъ болѣе замѣчателенъ, что не только противорѣчилъ основнымъ принципамъ международнаго права, но даже былъ въ прямомъ противорѣчіи съ § 7 почтовой конвенціи отъ 4-го Сентября 1860 г., заключенной между Италіей и Франціей, гдѣ между прочимъ, сказано: «.... пассажиры, допущенные на эти почтовые пароходы, буде они не почтутъ нужнымъ съѣхать на берегъ во время захода въ упомянутые порты, ни подъ какимъ предлогомъ не могутъ быть сняты насильно съ судна (enlevés), ни подвергнуты какому либо розысканію, ни подчинены формальности прописки ихъ паспортовъ....»



XV.

Нѣсколько примѣровъ англійской практики по вопросамъ международнаго права.

Самыя странныя понятія о требованіяхъ международнаго права, безъ сомнѣнія, до сихъ поръ имѣли англичане. Между многими примѣрами нарушенія международнаго права въ военное время вспомнимъ только восточную войну 1853 — 55 г. Въ подтвержденіи нашихъ словъ сошлемся на авторитетъ извѣстнаго писателя Hautefeuille, который въ предисловіи къ своему сочиненію: Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime», говоритъ, что въ продолженіи этой войны англійскіе моряки «*предавались такимъ враждебнымъ дѣйствіямъ, даже противъ прибрежныхъ населеній Азовскаго моря, которымъ нѣтъ названія*». Они истребляли дома рыбопромышленниковъ, рыбныя ловли, сѣти, лодки,—не смотря на то, что многіе трактаты всегда покровительствовали этимъ столь необходимымъ людямъ даже среди ужасовъ войны. По мнѣнію Hautefeuille, главная цѣль этихъ англійскихъ забавъ, заключалась въ томъ, чтобы истребить морское населеніе, снабжавшее матросами корабли Таганрога и Одессы и въ случаѣ нужды и русскій военный флотъ. Какъ видите—цѣль и тутъ оправдывала средства! (Историческій очеркъ объ ужасахъ англійскаго способа веденія войны см. означенное сочиненія Hautefeuille, переводъ въ Мор. Сб. 1881 г. № 1).

Въ мирное время англичане оставили по себѣ не лучшую славу. Ниже слѣдуетъ только два примѣра; читателей же интересующихся этимъ вопросомъ отсылаемъ къ слѣдующимъ источники: Мор. Сборникъ: 1857 г. № 2, 1857 г. № 10, 1862 г. № 4, 1869 г. № 3, 1870 г. № 6 и ко многимъ другимъ русскимъ и иностраннымъ руководствамъ по международному праву.

I. Въ Январѣ 1850 года англійскій крейсеръ, пароходъ Cormoran, овладѣлъ въ виду бразильскаго берега бразильскимъ судномъ Santa-Cruz, вышедшимъ 2 Января изъ Санъ-Себастіана въ Ріо-Жанейро, и сжегъ его съ грузомъ и со всѣми судовыми бумагами, высадивъ предварительно экипажъ на берегъ. Это

явное презрѣніе требованій международнаго права возбудило переписку между бразильскимъ министромъ иностранныхъ дѣлъ и англійскимъ повѣреннымъ въ дѣлахъ въ Бразиліи, г. Джемсонъ Гудзономъ. Бразильскій министръ иностранныхъ дѣлъ г. Суарезъ де Суза, назвавшій этотъ гнусный поступокъ «вандализмомъ», требовалъ отъ англійскаго правительства примѣрнаго наказанія командира парохода Cormoran, какъ ручательства въ томъ, что это впредь не повторится и вознагражденія владѣльцевъ за ихъ судно.

Г. Гудзонъ отвѣчалъ, что судно Santa-Cruz было найдено въ занятіи запрещеннымъ торгомъ неграми, и что оно было сожжено по причинѣ невозможности, за ветхостью и неблагонадежностью самаго судна, довести его до ближайшаго порта, въ которомъ бы находился англійскій призовой судъ.

Оба эти довода были энергически опровергнуты г. Суарезомъ де Суза въ его депешѣ англійскому министерству, въ которой онъ между прочимъ говоритъ: «Но если судно Santa-Cruz было совершенно неблагонадежно къ плаванію, то какъ оно могло годится къ торгу неграми, требующему продолжительнаго плаванія? Если оно не годилось въ дальное плаваніе, то не могло годиться для торга неграми. Если жъ торговало неграми, то было годно и для морскаго плаванія.

Послѣдняя депеша г. Суза оканчивалась словами: «Протестація нижеподписавшагося относится не до судна, торгующаго открыто неграми, какъ въ этомъ увѣряетъ г. Гудзонъ, измѣняющій сущность вопроса, а до нарушенія права народовъ, поступками, явно оскорбляющими достоинство и независимость Бразиліи, государства столь же самодержавнаго и независимаго, какъ Великобританія, хотя и немогущаго силою воспретить подобные поступки. Вопросъ въ томъ, имѣютъ-ли англійскіе крейсеры право поступать такъ, какъ поступилъ пароходъ Cormoran?»

II. Въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1856 года въ Мальтійскомъ коммерческомъ судѣ разбиралось слѣдующее важное дѣло, близко касавшееся самыхъ священныхъ принциповъ нравственности, человѣчности, а слѣдовательно и морскаго международнаго права.

Французское трехмачтовое судно Ibis (изъ Нанта) шло съ грузомъ масличныхъ сѣмянъ съ западнаго берега Африки въ Марсель. Застигнутое близъ Балеарскихъ острововъ бурею, оно

потеряло весь рангоутъ и руль и въ такомъ бѣдственномъ положеніи было носимо вѣтромъ и волненіемъ по морю въ продолженіи нѣсколькихъ дней. Къ довершенію бѣдствія, въ суднѣ оказалось сильная течь и злополучный экипажъ, не отходя отъ помпъ, изнемогалъ отъ усталости и голода при оказавшемся недостаткѣ провизіи, и ожидалъ неизбѣжной смерти. Когда экипажъ почти потерялъ надежду, на горизонтѣ вдругъ показался пароходъ, поднявшій при приближеніи англійскій флагъ. То былъ англійскій купеческій пароходъ Arcadia, шедшій въ Мальту; приблизившись къ судну Ibis, онъ тотчасъ остановилъ машину и отправилъ къ нему шлюпку.

Помощникъ англійскаго шкипера, не входя на судно, объявилъ французскому шхиперу, что пароходъ не можетъ оказать ему другой помощи, какъ забрать весь французскій экипажъ, ибо у него нѣтъ ни средствъ, ни времени заниматься спасеніемъ судна, которое можетъ каждую минуту потонуть. Тщетно умаливалъ французъ, чтобы ему дали провизіи, нѣсколько людей и буксиръ. Получивъ рѣшительный отказъ, подъ предлогомъ, что пароходу Arcadia должно непремѣнно прибыть въ Мальту въ срокъ, онъ принужденъ былъ рѣшиться оставить свое судно и переѣхать на англійское. Но едва успѣли французы перебраться на пароходъ, шхиперъ его, съ плотникомъ, конопатчикомъ и частью матросовъ отправился на французское судно. Законопативъ наскоро самыя опасныя мѣста судна, Ibis былъ взятъ на буксиръ парохода и приведенъ въ Мальту. Но что покажется *невѣроятнымъ*, не смотря на сущую правду, это дерзость и наглость англійскаго шхипера: онъ велѣлъ, при входѣ въ Мальту, поднять на бушпритѣ судна Ibis англійскій флагъ и, по прибытіи въ портъ, *поспѣшилъ въ морское управленіе, чтобы получить законное право на судно, оставленное своимъ экипажемъ и найденное имъ въ морѣ.*

Французскому консулу въ Мальтѣ, энергично заступившемуся за своего соотечественника, удалось благоразумными мѣрами заставить англійское морское начальство снять противозаконное позволеніе на владѣніе чужой собственностью ([1]).

([1]) См. Мор. Сб. за 1857 г. № 2. (Вып. изъ Journal de St Pétersbourg).

XVI.

Недавній случай перестрѣлки въ мирное время боевыми выстрѣлами.

7 Декабря 1876 г. около часу пополудни, австрійскіе мониторы Maros и Leitha, на одномъ изъ которыхъ находились германскій и австрійскій консулы, маневрировали передъ стѣнами Бѣлградской цитадели. Караульный крикнулъ мониторамъ, чтобъ они удалились, и, когда на окликъ этотъ не было обращено вниманія онъ сдѣлалъ по судну выстрѣлъ изъ ружья. Мониторы отошли къ Землину, а консулы, пересѣвъ на лодку, отправились въ Бѣлградъ, послѣ того, какъ князь Вреде отдалъ приказаніе отвѣтить съ монитора на огонь караульнаго. Въ $4^1/_2$ часа одинъ изъ мониторовъ сдѣлалъ по Бѣлградской цитадели два выстрѣла изъ двухъ 24 фунтовыхъ (6 д.) Круповскихъ орудій. Граната, ударившись въ крѣпостную стѣну, лопнула, и осколокъ ея попалъ въ помѣщеніе сербскаго министерства иностранныхъ дѣлъ. Происшествіе это имѣло, между прочимъ, послѣдствіемъ несчастный случай на стрѣлявшемъ мониторѣ: вслѣдствіе ли неосмотрительности, или технической неисправности, но только дѣло въ томъ, что одинъ изъ снарядовъ лопнулъ въ орудіи во время выстрѣла, при чемъ раненъ офицеръ и, изъ двухъ человѣкъ прислуги, одинъ раненъ, а другой убитъ; одновремено съ этимъ нѣсколько картузовъ, находившихся въ башнѣ монитора, воспламенились.

Этотъ случай окончился тѣмъ, что 23 Декабря (н. с.) Австро-Венгрія получила со стороны Сербіи (см. телеграммы въ газетахъ отъ 13 Декабря) полное удовлетвореніе, заключавшееся въ томъ, что мониторы Maros и Leitha приблизились къ Бѣлградской цитадели и подняли свои національные флаги, которые получили салютъ въ 21 выстрѣлъ. Баталіонъ сербской пѣхоты, выстроенной на крѣпостной стѣнѣ, при звукахъ національнаго сербскаго гимна, сдѣлалъ ружьями на караулъ. Австрійско-венгерское генеральное консульство находилось въ это время на одномъ изъ мониторовъ.

XVII.

Практика конгрессовъ (1).

Въ эпоху заключенія Вѣнскихъ договоровъ, конгрессы созывались только пятью великими европейскими державами; руководствомъ для нихъ служили обыкновенно протоколъ и декларація Ахенскаго конгресса 1818 г.

Правда, эти два акта не были сходны другъ съ другомъ слово въ слово, но они и не содержали въ себѣ значительныхъ разногласій. Протоколъ былъ обязателенъ преимущественно для подписавшихъ его государствъ и для Франціи, послѣ того какъ эта держава приступила къ конгрессу; декларація, сообщенная дипломатическимъ путемъ прочимъ дворамъ, заключаетъ въ себѣ обязательства, принятыя по отношенію къ этимъ дворамъ пятью великими державами. Она основывается на принципахъ международнаго права и является формальнымъ его выраженіемъ, тогда какъ протоколъ имѣетъ своимъ основаніемъ начала Священнаго Союза и договоры; онъ выражаетъ ту точку зрѣнія, съ которой великія державы условились обсуждать подлежащіе ихъ рѣшенію политическіе вопросы въ томъ случаѣ, когда рѣшеніе ихъ не могло быть постановлено на основаніи общепризнанныхъ началъ международнаго права.

Такимъ образомъ, декларація служила общей нормой для всѣхъ правительствъ европейскаго союза государствъ, которыя формально или молчаливо приступили къ ней или пожелали бы приступить; протоколъ явился частной нормой для великихъ державъ, и для прочихъ правительствъ имѣлъ значеніе только въ той мѣрѣ, на сколько указывалъ имъ, въ какомъ духѣ будутъ обсуждаться ихъ дѣла представителями европейской пентархіи. Мы войдемъ въ нѣкоторыя подробности касательно этого соотношенія между деклараціей и протоколомъ.

И тотъ и другой изъ этихъ актовъ содержатъ въ себѣ опредѣленія частью матерьяльнаго, частью формальнаго права. Матеріальная сторона ихъ заключается въ обязательномъ признаніи

(1) Изъ сочиненія Гефтора: Европейское международное право, пер. Бар. К. Таубе.

международнаго права, хотя признаніе это было самымъ общимъ; формальная ихъ сторона есть существенно практическая часть обоихъ актовъ. Правиломъ для переговоровъ между 5-ю великими державами она полагаетъ собраніе конгрессовъ государей и дипломатическихъ конференцій и придаетъ этимъ переговорамъ большее значеніе, чѣмъ какое имѣли они до Вѣнскаго конгресса: важность этого послѣдняго позволяла великимъ державамъ надѣяться, что будущіе конгрессы послужатъ имъ средствомъ:

Для обсужденія собственныхъ ихъ интересовъ;

Для разсмотрѣнія вопросовъ, ради которыхъ другое правительство обратилось бы къ пяти великимъ державамъ съ просьбой о вмѣшательствѣ.

Державы вообще согласились, чтобы общіе переговоры могли касаться только интересовъ и вопросовъ политическихъ, не поддающихся никакому точному ограниченію и опредѣленію.

Такимъ образомъ къ передметамъ общихъ переговоровъ относились:

1) Предложеніе одной изъ великихъ державъ, желающей обсудить какой-нибудь вопросъ, важный для нея самой, или для нея и для другихъ державъ, или, наконецъ, для одной изъ этихъ послѣднихъ;

2) Просьба о вмѣшательствѣ, обращенная какимъ-нибудь другимъ правительствомъ. (Протоколъ употребляетъ выраженіе «приглашеніе» (invitation), декларація—«просьба о вмѣшательствѣ» (réclamation d'intervention).

Безъ всякаго сомнѣнія, великія державы исходили въ 1818 г. изъ того предположенія, что правительство, о которомъ идетъ рѣчь,—правительство законное (légitime) и общепризнанное. Но само собой разумѣется, что онѣ могли находить нѣкоторый интересъ и въ существованіи правительства, установленнаго какимъ бы то ни было фактическимъ образомъ, интересъ достаточно могущественный, чтобы побудить ихъ войти въ переговоры объ этомъ правительствѣ, какъ это было, напр., во время возстанія грековъ и, позднѣе, въ бельгійскихъ дѣлахъ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ державы считали себя обязанными пещись о поддержаніи или возстановленіи мира въ Европѣ, а поведеніе ихъ по отношенію къ Грекамъ легко объясняется началами Свя-

щеннаго Союза, которыя строго оправдывали заступничество державъ за ихъ собратьевъ-христіанъ противъ Турціи.

Такимъ образомъ, собраніе великихъ европейскихъ державъ съ цѣлью совмѣстнаго обсужденія указанныхъ выше политическихъ вопросовъ сдѣлалось возможнымъ; но оно вовсе не было обязательнымъ ни для всѣхъ ихъ въ совокупности, ни для каждой изъ нихъ въ отдѣльности. Изъ началъ Священнаго Союза можно было вывести только обязанность внимательнаго отношенія къ представленіямъ союзниковъ; но, съ точки зрѣнія права, каждая держава сохраняла за собой свободу оцѣнки, долженъ-ли данный случай быть предметомъ общаго обсужденія, или нѣтъ.

Это право свободной оцѣнки естественно не прекращалось и во время самыхъ переговоровъ. Каждая держава оставалась независимой въ своихъ взглядахъ и въ своихъ заявленіяхъ; ничто не рѣшалось по большинству голосовъ. Правда, если державы расходились въ своихъ мнѣніяхъ, то тѣ изъ нихъ, которыя держались одинаковаго взгляда на дѣло, могли привести его въ исполненіе; но онѣ были обязаны не наносить ущерба существующему между всѣми государствами общенію и уважать права и независимость державъ, убѣжденія которыхъ расходились съ ихъ собственными.

Съ общаго согласія всѣхъ державъ рѣшался также вопросъ о дозволеніи какому-либо другому стороннему государю участвовать въ переговорахъ и рѣшеніяхъ союзныхъ державъ. Несоюзныя правительства не имѣли никакого права требовать прямаго доступа и участія въ совѣщаніяхъ конгресса: они были въ правѣ только посылать своихъ предсѣдателей въ мѣсто его засѣданія, и съ этими уполномоченными могли быть ведены переговоры конгрессомъ или конференціей. Протоколъ представляетъ *право участія въ этомъ собраніи непосредственно или чрезъ представителей* только той державѣ, которая обратилась съ формальной просьбой о разсмотрѣніи извѣстнаго вопроса пятью союзными державами. Это право не оговорено въ декларации; это доказываетъ, что великія державы желали сохранить за собой свободу рѣшенія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, должно-ли это право быть предоставлено просившему о немъ правительству, или нѣтъ.

Постановленія конгрессовъ или конференцій имѣли для участвовавшихъ въ нихъ державъ только силу договорныхъ условій. Они не были обязательны даже для того правительства, которое просило конгрессъ о вмѣшательствѣ, и получали значеніе третейскаго приговора только въ томъ случаѣ, когда спорный вопросъ былъ предложенъ на рѣшеніе конгресса заинтересованными сторонами. Правда, державы могли ради собственнаго своего интереса привести свои постановленія въ исполненіе, но онѣ должны были заботиться о ненарушеніи началъ международнаго права, которыя онѣ сами принимали за основаніе своихъ переговоровъ, поскольку эти начала были безспорны.

Таковые принципы Ахенской деклараціи, принципы, которые почти вовсе не были опредѣлены точнѣе практикой конгрессовъ и конференцій, собиравшихся послѣ 1818 г.

Конгрессъ въ Троппау, перенесшій потомъ свои засѣданія въ Лайбахъ (1820, 1881 г.), имѣлъ предметомъ своихъ совѣщаній революціонныя перемѣны государственнаго устройства въ Неаполитанскомъ королевствѣ и въ Пьемонтѣ и разрѣшилъ вооруженное вмѣшательство Австріи въ дѣла этихъ странъ. Союзныя державы оправдывали свое рѣшеніе опасностью всеобщаго волненія; но неаполитанскій король былъ приглашенъ къ участію въ общихъ совѣщаніяхъ, и императоръ Францъ I написалъ ему дословно слѣдующее:

«Приступая къ этому общему совѣщанію, мы только сообразуемся съ договорами 1814, 1815 и 1818 гг., характеръ и цѣль которыхъ извѣстны Вашему Величеству, какъ и всей Европѣ, и которыя являются основаніемъ *того охранительнаго союза, единственное назначеніе коего заключается въ обезпеченіи всѣхъ государствъ отъ всякихъ посягательствъ на ихъ самостоятельность и территоріальную неприкосновенность и въ утвержденіи мира и благоденствія Европы посредствомъ мира и благоденстія каждой изъ земель, изъ которыхъ она слагается»* (Martens N. R. IX; 586)».

Правда, Великобританія не принимала никакого участія въ дѣйствіяхъ другихъ державъ въ 1820 г.; но не раздѣляя мнѣній другихъ правительствъ, Сентъ-Джемскій кабинетъ (лордъ Ка-

стельре) нисколько не препятствовалъ мѣрамъ, принятымъ этими послѣдними.

Веронскій конгрессъ (1822, 1823), направленный противъ испанской конституціи и управленія кортесовъ, далъ свое согласіе на вмѣшательство Франціи, встрѣтивъ, однако, на этотъ разъ сопротивленіе со стороны Англіи

Конференціи, вызванныя голландско-бельгійскими дѣлами и созванныя пятью великими державами въ Лондонѣ, имѣли болѣе рѣшительный характеръ.

Особенно интереснымъ въ этихъ конференціяхъ представляется то обстоятельство, что онѣ были созданы по почину самого нидерландскаго короля, просившаго о примирительномъ вмѣшательствѣ великихъ державъ въ дѣла своего государства, преимущественно съ цѣлью заключенія, до окончательнаго мира, перемирія на основѣ status quo.

Уполномоченные пяти великихъ державъ, принявъ на себя рѣшительную роль третейскихъ судей, взяли все дѣло исключительно въ свои руки, такъ что рѣшенія ихъ, занесенныя въ различные протоколы, въ сущности явились обязательными предписаніями для воюющихъ сторонъ. Приготовительныя работы и исполненіе рѣшеній конференція возложила на спеціальныхъ комиссаровъ. Самъ Нидерландскій король вовсе не былъ приглашенъ къ участію въ совѣщаніяхъ и постановленіяхъ конференцій, и неоднократныя жалобы его по этому поводу ни въ чемъ не измѣняли дѣла: съ его правительствомъ обращались какъ съ стороной, стоявшей въ одинаковомъ положеніи съ представителями возставшихъ провинцій. Конференція одна рѣшила окончательно все дѣло, правда, не безъ вооруженнаго вмѣшательства со стороны Франціи и Англіи и только послѣ того, какъ пять великихъ державъ заключили съ Бельгіей договоръ 15 Ноября 1831 г., которымъ она признавалась самостоятельнымъ и независимымъ государствомъ.

Образъ дѣйствія конференціи и ея протоколы вызвали справедливые упреки, и то оправданіе, которое она пыталась имъ дать въ 19-мъ протоколѣ (19 Февраля 1831 г.) (1), не могло

---

(1) (Martens) Murhard, Rec. I, 226.

устранить всѣхъ сомнѣній, возбужденныхъ относительно законности образа ея дѣйствій.

Конференція была приглашена содѣйствовать Нидерландскому правительству въ усмиреніи бельгійскаго возстанія, оказать свою помощь для предотвращенія распаденія государства, имѣвшаго свое основаніе въ войнахъ и договорахъ 1815 г. Вмѣсто того, она объявила себя третейскимъ судьей между двумя воюющими сторонами, диктовала имъ свои распоряженія и, наконецъ, прибѣгла къ вооруженной силѣ, по крайней мѣрѣ не препятствовала ея примѣненію, чтобы окончательно раздѣлить на двѣ части королевство, созданное въ 1815 г.

Логика или софистика оправданія этого рода дѣйствій сводится въ сущности къ слѣдующему: созданіе Нидерландскаго королевства было ошибкой и создавшія его державы, сознавъ свою ошибку, обязаны и передъ собой, и вообще въ виду интересовъ Европы озаботиться дѣйствительнымъ образомъ объ общей безопасности и возстановленіи мира. «Каждый народъ, говорилось въ протоколѣ, имѣетъ свои особыя права, но и Европа имѣетъ свое право: общественный порядокъ—вотъ что даетъ ей это право».

Правда, конференія прямо не навязывала воюющимъ сторонамъ свои рѣшенія, но по мѣрѣ изданія ихъ ожидала, когда они будутъ приняты воюющими сторонами. Правда также, что послѣднія протестовали противъ многихъ пунктовъ, постановленныхъ конференціей, и что онѣ вызывали этимъ дальнѣйшія распоряженія; но какое дѣйствительное сопротивленіе могла оказать та или другая сторона пяти соединеннымъ великимъ державамъ?

Во всякомъ случаѣ, образъ дѣйствій конференціи былъ бы менѣе оскорбителенъ, еслибы Голландское правительство было допущено къ участію въ совѣщаніяхъ другихъ державъ, подобно Неаполю на Троппау-Лейбахскомъ конгрессѣ, и что повидимому было указано Ахенскимъ протоколомъ.

Единственно справедливая точка зрѣнія, именно — общихъ и примирительныхъ совѣщаній великихъ державъ съ другими заинтересованными правительствами объ общихъ ихъ интересахъ— была принята на конференціи въ Парижѣ въ 1856 г., это единственная точка зрѣнія, которая дѣйствительно обезпечиваетъ самостоятельность и законное равенство государствъ.

Кромѣ Блистательной Порты, которую, конечно, нельзя считать имѣющею право голоса во всѣхъ европейскихъ дѣлахъ, — на Парижскомъ конгрессѣ имѣла своего представителя шестая держава (1).

Тѣмъ не менѣе, мало вѣроятно, чтобы еще болѣе значительное увеличеніе числа членовъ конгресса придало болѣе силы его рѣшеніямъ; напротивъ, можно опасаться, что именно это обстоятельство явится причиной ослабленія его авторитета. Можно допустить только, что извѣстныя политическія дѣла должны вѣдаться исключительно общимъ конгрессомъ и что только отъ такого конгресса исходитъ наиболѣе дѣйствительное рѣшеніе судебъ народовъ и правительствъ; но не слѣдуетъ думать, чтобы рѣшеніе это было всегда непреложнымъ или даже всегда справедливымъ. Это слишкомъ доказываетъ исторія конгрессовъ, созывавшихся до настоящаго времени.

XVIII.

Третейское рѣшеніе президента Французской республики по дѣлу американскаго корсара *the General Armstrong* (2).

Мы Луи Наполеонъ, президентъ Французской республики.

Правительство Соединенныхъ Штатовъ и ея величества королевы Португаліи и Алгарвіи пригласили насъ на основаніи конвенціи, заключенной въ Вашингтонѣ 26-го Февраля 1851 г., произнести приговоръ въ качествѣ третейскаго судьи по претензіи за истребленіе въ портѣ Файяль въ 1814 г. 27-го Сентября американскаго корсара *Генералъ Армстронгъ*.

Разсмотрѣвъ подробный отчетъ о фактѣ, причинившихъ споръ, и документы, представленные уполномоченными обѣихъ сторонъ;

(1) Сардинское королевство, въ лицѣ знаменитаго Кавура (1810—1861) и де-Вилламарина.

(2) Изъ сочиненія Ортолана.

Принявъ во вниманіе: доказанный фактъ, — что Соединенные Штаты были въ войнѣ съ Англіей, а Португалія въ состояніи нейтралитета, когда 26-го Сентября 1814 г. американскій бригъ *Генералъ Армстронгъ*, капитанъ Ридъ, снабженный законнымъ каперскимъ патентомъ, вышедши изъ Нью-Йорка, бросилъ якорь въ портѣ Файяль, одномъ изъ Азорскихъ острововъ, составляющемъ владѣніе Португаліи;

Что также доказано, что вечеромъ того же дня въ этотъ портъ вошла англійская эскадра коммодора Лойда;

Что также достовѣрно, что въ слѣдующую ночь, въ противность должному уваженію къ правамъ короля португальскаго, произошло крававое столкновеніе между американцами и французами, и что на другой день одинъ изъ кораблей англійской эскадры расположился подлѣ американскаго корсара для бомбодированія его; что вслѣдствіе этого капитанъ Ридъ оставилъ съ экипажемъ свой корабль и разрушилъ его;

Принявъ во вниманіе, что если и доказано, что въ ночь 26-го Сентября англійскія шлюбки, подъ начальствомъ лейтенанта Фаваля, подошли къ американскому бригу, то не доказано, что бывшіе на нихъ люди были вооружены,

Что изъ представленныхъ документовъ слѣдуетъ, что когда шлюбки подошли къ американскому бригу, экипажъ брига окликнулъ ихъ и предложилъ удалиться, сдѣлалъ немедлено залпъ, вслѣдствіе котораго на шлюпкахъ было убито и ранено нѣсколько человѣкъ, между тѣмъ какъ шлюпки не пытались отражать силу силою;

Принявъ во вниманіе, что изъ рапорта файяльскаго губернатора видно, что американскій капитанъ не прибѣгнулъ къ покровительству португальскаго правительства послѣ пролитія крови, и послѣ прекращенія огня бригъ *Генералъ Армстронгъ* бросилъ якорь подлѣ замка; что этотъ губернаторъ утверждаетъ, что только тогда онъ былъ увѣдомленъ о происшествіи въ портѣ;

Что онъ нѣсколько разъ просилъ комодора Лойда прекратить непріязненныя дѣйствія, и жаловался на оскорбленіе нейтральной территоріи;

Что онъ дѣятельно воспротивился тому, чтобы американскіе

матросы, бывшіе на землѣ, не отплыли на бригъ для продолженія битвы, противной общенародному праву;

Что слабость гарнизона острова и дурное состояніе артиллеріи фортовъ дѣлали невозможнымъ съ его стороны вооруженное вмѣшательство;

Принявъ во вниманіе, что капитанъ Ридъ, не прибѣгнувъ съ самого начала къ вмѣшательству нейтральнаго государя, и употребивъ оружіе для отраженія несправедливаго по его мнѣнію нападенія, тѣмъ нарушилъ самъ нейтралитетъ территоріи иностраннаго государя, и разрѣшилъ его отъ обязанности оказать ему покровительство другимъ способомъ, кромѣ мирнаго вмѣшательства.

Отсюда слѣдуетъ, что португальское правительство не можетъ подлежать отвѣтственности за результаты столкновенія, происшедшаго съ нарушеніемъ его верховныхъ правъ и нейтралитета его территоріи и при томъ такъ, что къ его офицерамъ не обращались въ удобное время, когда они были въ состояніи оказать помощь и защиту кому слѣдуетъ

По этому мы объявили и объявляемъ, рѣшили и рѣшаемъ, что правительство, Соединенныхъ Штатовъ не имѣетъ основанія для требованій, которыя онъ представляетъ на португальское правительство, и что Португалія не должна платить никакого вознагражденія за потерю американскаго брига *Генералъ Армстронгъ*.

XIX.

Рѣшеніе третейскаго суда въ Женевѣ по знаменитому дѣлу «Алабамы».

Многіе моряки вѣроятно еще не забыли того впечатлѣнія, которое возбуждено было ни только въ одной Америкѣ, но и вообще во всемъ образованномъ морскомъ мірѣ поведеніемъ Англіи относительно возставшихъ конфедеративныхъ штатовъ Сѣверной Америки.

Послѣдніе, какъ извѣстно, пріобрѣтали суда въ Англіи и доставали тамъ артиллерію и оружіе; экипажи судовъ большею частью состояли изъ англійскихъ подданныхъ, которые принимали самую выдающуюся роль въ уничтоженіи сѣверо-американскихъ торговыхъ судовъ и вообще наносили огромный убытокъ американской торговлѣ.

Изъ всѣхъ конфедеративныхъ крейсеровъ наиболѣе своею дѣятельностью прославился Alabama, плававшій подъ командою капитана Семмса; этотъ крейсеръ строился въ Англіи, въ Биркенхедѣ, на верфяхъ г. Лэрда и К°., недалеко отъ Ливерпуля. Это обстоятельство не ускользнуло отъ дѣятельнаго американскаго консула г. Дудлей, который уже въ Іюнѣ 1862 года сообщилъ г. Адамсу, что на означенной верфи строится подозрительное судно, которое повидимому предназначается быть крейсеромъ возставшихъ штатовъ. Такое подозрѣніе основывалось, по мнѣнію г. Дудлей, на томъ, что никого не пускали осматривать это судно, за исключеніемъ лицъ «хорошо извѣстныхъ по своей преданности идеямъ мятежниковъ (1). По собраннымъ свѣдѣніямъ слѣдуетъ полагать, что строющееся судно предназначается для военныхъ цѣлей, такъ какъ оно будетъ имѣть одиннадцать портовъ для орудій, и что вообще, судно имѣетъ лучшія очертанія и строится весьма тщательно и прочно». Въ заключеніи г. Дудлей выразилъ опасеніе, что если этому судну будетъ позволено уйти, то оно можетъ причинить огромный вредъ морской американской торговлѣ. По сообщенію объ этомъ фактѣ англійскому правительству, послѣднее назначило осмотръ этого судна; послѣ чего выяснилось, что дѣйствительно строится военное судно, но строители объявили, что оно уже продано одному иностранному правительству, имени котораго они не могутъ назвать. Такъ какъ таможенные чиновники находили обвиненіе недоказаннымъ, о чемъ и донесли правительству, то г. Дудлей началъ искать болѣе положительныя улики. Уже въ двадцатыхъ числахъ Іюля удалось убѣдить рабочихъ верфи г. Лэрда и они единогласно

---

(1) См. статью «Англійскій нейтралитетъ въ американской войнѣ «М. Сб.» 1871 г. № 1 П. М-нъ. (Извлеченія изъ сочиненія Бернарда:» A historical Account of the netrality of Great Britain during the american civil war 1870).

показали, что подозрительное судно строится по чертежамъ и и заказу г. Буллокъ и назначено крейсеромъ для захвата торговыхъ судовъ Сѣверо-Ам. Соед. Шт. Эти показанія рабочихъ были разсмотрѣны въ Лондонѣ коронными судьями, которые, наконецъ 29 Іюля объявили, что подозрительное судно подлежитъ аресту. Но такое рѣшеніе было объявлено слишкомъ поздно: 28 Іюля, послѣ полдня, судно числившееся въ спискахъ судостроителей подъ номеромъ «290» и не имѣвшее тогда никакаго имени, вышло изъ дока и встало на якорь у Ливерпульской пристани. Утромъ 29 Іюля судно вышло въ море подъ предлогомъ пробы машины, а для устраненія разныхъ подозрѣній были взяты пассажиры, въ числѣ которыхъ находились дамы. При выходѣ же изъ устья рѣки Мерсей всѣ пассажиры были свезены на берегъ и судно вышло въ море, зайдя предварительно на островъ Энглеси, куда вскорѣ также прибыли 40 человѣкъ моряковъ, предназначенныхъ быть частью экипажа судна № 290. Какъ только было сообщено въ Лондонъ объ уходѣ этого судна, тотчасъ же англійское правительство сообщило по телеграфу во всѣ порты о задержаніи его; такое же приказаніе было послано губернаторамъ англійскихъ колоній и, между прочимъ, на Бермудскіе острова, куда, какъ предполагали въ то время, судно должно зайти за углемъ и для исправленій. Если судить по письму, полученному въ Англіи съ судна № 290, то оказывается, что капитанъ Буллокъ, узнавъ изъ Лондона о производствѣ судебнаго слѣдствія, поспѣшилъ отправленіемъ своего судна четырьмя днями ранѣе, чѣмъ предполагалось и вмѣсто того, чтобы направиться въ Нассау, онъ пошелъ прямо на Азорскіе острова и благополучно прибылъ въ Порто-Прайя на островѣ Терейра, гдѣ получилъ всю необходимую артиллерію, ружья, боевые припасы, одежду для команды, каменный уголь, офицеровъ и командира отъ ожидавшихъ его тамъ барки Agrippina изъ Лондона и парохода Bahama, изъ Ливерпуля. При чемъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что перегрузка разнаго рода вещей съ судна на судно происходила хотя въ нѣкоторомъ разстояніи отъ берега, но все таки въ предѣлахъ нейтральныхъ португальскихъ водъ.

«24 Августа 1862 г., когда перегрузка вещей была окончена,

капитанъ парохода «№ 290» Семмсъ [1] вызвалъ на верхъ всю команду, приказалъ поднять конфедеративный флагъ, при чемъ хоръ музыкантовъ игралъ извѣстный гимнъ Dixie's Land и объявилъ, что вслѣдствіе междоусобной войны, онъ получилъ отъ своего правительства назначеніе крейсеровать въ моряхъ для захвата и уничтоженія американскихъ судовъ; что матросы, желающіе плавать съ нимъ, получатъ хорошее жалованье и призовыя деньги; что въ настоящее время изъ всего федеральнаго флота, онъ опасается не болѣе четырехъ или пяти судовъ, которымъ, впрочемъ, будетъ трудно поймать его; что онъ требуетъ отъ матросовъ дисциплины и рѣшимости храбро сражаться при встрѣчѣ съ врагомъ, но, что нежелающіе принять его условій, могутъ тотчасъ же возвратиться въ Англію на пароходѣ Bahama. 48 человѣкъ и преимущественно кочегары, отказались продолжать плаваніе, такъ какъ они были наняты только до Нассау и вслѣдствіе своего отказа были немедленно перевезены на пароходъ Bahama для доставки ихъ въ Англію. Капитанъ Семмсъ все же имѣлъ въ своемъ распоряженіи 80 матросовъ, съ которыми онъ вышелъ въ море, предварительно назвавъ свое судно Alabama; имя, которое пріобрѣло потомъ такую громадную извѣстность.

Принявъ командованіе надъ конфедеративнымъ крейсеромъ Alabama, капитанъ Семмсъ проплавалъ нѣкоторое время недалеко отъ Азорскихъ острововъ и потомъ приблизился къ берегамъ Новой Англіи на разстояніи двудневнаго перехода отъ Нью-Іорка, а въ Ноябрѣ прибылъ на островъ Мартинику, гдѣ онъ былъ принятъ такъ-же, какъ и его предшественникъ Sumpter, плававшій подъ командою того же капитана Семмса. Во время пребыванія Alabama на островѣ Мартиникѣ показался въ виду берега федеральный крейсеръ San-Jacinto, который, оставаясь въ открытомъ морѣ, слѣдилъ за движеніями противника и хотѣлъ пересѣчь ему путь, какъ предполагалъ сдѣлать клиперъ Iroquois для Sumpter'а; но одинаково безуспѣшно. Alabama, будучи слабѣе своего противника, но пользуясь преимуществомъ хода, безпрепятственно вышелъ ночью въ открытое море. Въ Январѣ 1863 г.

---

[1] См. статью: «Англійскій нейтралитетъ во время американской войны П М-нъ; М. Сб. 1871 г. № 1.

Alabama показался въ Мексиканскомъ заливѣ, въ виду порта Гальвестона; здѣсь онъ вступилъ въ сраженіе съ федеральнымъ военнымъ пароходомъ Hatteras, пустилъ его ко дну и направился къ острову Ямайкѣ, гдѣ онъ оставался пять дней и потомъ бросился къ Бразильскому берегу, а оттуда, пройдя южный Атлантическій океанъ, прибылъ на мысъ Доброй Надежды въ Іюлѣ 1863 годм. Отсюда Alabama пошелъ въ Китайское море, гдѣ онъ оставался пять или шесть мѣсяцевъ, которыхъ было вполнѣ достаточно, чтобы навести страхъ между американскими судами, ведущими торговлю съ Китаемъ и Японіей. Послѣ этого онъ возвратился на мысъ Доброй Надежды и потомъ отправился въ Европу. Чрезъ три дня послѣ прибытія Alabama въ Шербургъ, показался въ виду этого порта федеральный клиперъ Kearsarge, подъ командою капитана Уинслоу, служившаго прежде вмѣстѣ съ Семмсомъ на военныхъ американскихъ судахъ. Капитанъ Семмсъ вызвалъ на бой своего противника, предупредивъ его только о желаніи нагрузиться сначала углемъ. Дѣйствительно 19 Іюня 1864 года оба судна встрѣтились въ шести или семи миляхъ отъ берега и, спустя часъ времени, Alabama спустилъ флагъ и вскорѣ пошелъ ко дну. Такимъ образомъ, въ Англійскомъ каналѣ окончилась такъ блистательно начавшаяся карьера конфедеративнаго крейсера Alabama!

Alabama пробылъ въ разныхъ моряхъ 18 мѣсяцевъ, въ продолженіи которыхъ онъ ни разу не заходилъ ни въ одинъ изъ конфедеративныхъ портовъ и ни разу не отдалъ на разсмотрѣніе военнаго или гражданскаго суда ни одного изъ своихъ многочисленныхъ призовъ, такъ какъ самою силою обстоятельствъ былъ поставленъ въ необходимость сжигать всѣ сдѣланные призы([1]).

([1]) Такимъ образомъ мы видимъ, что Alabama рѣшилъ самъ по себѣ трудный вопросъ о питаніи отечественныхъ крейсеровъ за границею въ военное время т. е. другими словами этотъ крейсеръ *питался* на счетъ захватываемыхъ призовъ, которыхъ силою обстоятельствъ былъ вынужденъ сжигать на мѣстѣ, такъ какъ не одинъ изъ нейтральныхъ портовъ не допустилъ бы заходъ этихъ призовъ, отечественные же конфедеративные порта находились въ большинствѣ случаевъ слишкомъ далеко. Въ такое же положеніе легко могутъ быть поставлены и русскіе крейсеры въ случаѣ войны съ одною изъ великихъ морскихъ державъ. Имъ останется одно изъ двухъ: или уничтожить на мѣстѣ задержанное судно, или же

Принимая во вниманіе это обстоятельство будетъ понятно, почему американцы такъ сильно негодовали на тѣхъ, кто содѣйствовалъ или покровительствовалъ его крейсерству.

Къ этому еще слѣдуетъ прибавить, что гнѣвъ американцевъ

отправить послѣднее при нѣкоторомъ числѣ русской команды и офицера въ первый отечественный или союзный(?) портъ для производства слѣдствія и произнесенія затѣмъ надлежащаго приговора призовымъ судомъ. Съ перваго взгляда кажется наиболѣе удобнымъ послѣднее, но принимая во вниманіе, что захваченное судно легко можетъ быть обратно взято непріятельскими крейсерами, чѣмъ мы потеряемъ какъ призъ, такъ и часть нашей команды,—было бы разумнѣе имѣть возможность уничтожить призъ на мѣстѣ, или же послать его для продажи въ ближайшій нейтральный портъ. Въ томъ и другомъ случаѣ необходимо быть увѣренными, гдѣ призъ дѣйствительно добрый (т. е. законный), а для этого весьма важно устроить тутъ же на крейсерѣ особый призовый судъ. Послѣдній же, для приданія его рѣшенію безпристрастія,—могъ бы состоять напримѣръ изъ трехъ лицъ, получившихъ высшее юридическое образованіе и не принадлежащихъ къ личному составу крейсера. При чемъ означенныя лица должны получать постоянное жалованье отъ казны и отнюдь не участвовать въ призовыхъ деньгахъ, которыя потомъ выдаются личному составу крейсера за каждый призъ. Обставивъ такимъ образомъ проектируемый нами «крейсерскій призовый судъ» можно вполнѣ поручиться за безпристрастіе его рѣшенія. Командиру же военнаго крейсера должно быть строго приказано—подчиняться рѣшенію своего призоваго суда, въ противномъ же случаѣ вся отвѣтственность падаетъ на командира. Что же касается вопроса—можетъ ли подобный призовый судъ быть признанъ на основаніи принциповъ международнаго права,—то мы вправѣ думать что не только, что можетъ, но долженъ, такъ какъ международное право требуетъ только, чтобы прежде перехода приза во власть взятеля, онъ былъ бы осужденъ къ этому подлежащимъ и законнымъ призовымъ судомъ; составить же положенія о послѣднемъ, выработать правила его устройства и состава, мѣстѣ нахожденія и пр.—вполнѣ зависитъ отъ усмотрѣнія каждаго государства. Для того, чтобы всѣ эти крейсерскіе призовые суды находились бы подъ наблюденіемъ высшаго призоваго суда—можно при Морскомъ Министерствѣ образовать особую высшую инстанцію Адмиралтейскаго призоваго суда, куда обязаны отправлять донесенія всѣ отдѣльные призовые суды на крейсерахъ и который бы вмѣстѣ съ тѣмъ могъ служить высшею аппелляціонною инстанціею для жалобъ заинтересованныхъ лицъ.

Подобные крейсерскіе призовые суды имѣли бы помимо другихъ преимуществъ (какъ и пр. сокращенія формальности произнесенія приговора, выигрыша времени, избѣжанія возможности быть обратно взятымъ непріятелемъ и пр.) и ту выгоду, что давали бы нашимъ командирамъ военныхъ крейсеровъ право и возможность отправить призъ подъ конвоемъ къ первому непріятельскому порту для продажи его частнымъ лицамъ. Подобная продажа послѣ надлежащаго суда надъ призомъ разрѣшается почти всѣми нейтральными государствами.

Къ сожалѣнію недостатокъ мѣста не позволяетъ намъ болѣе распространяться о такихъ призовыхъ судахъ; но преимущества ихъ, а равно и выгоды несомнѣнны.

достигъ до невыразимыхъ размѣровъ, вслѣдствіе поступка г. Ланкастера ([1]), владѣльца англійсмой яхты Deerhound, которая, подъ предлогомъ спасенія утопавшихъ съ разбитаго Alabama, вытащила изъ воды капитана Семмса и нѣкоторыхъ офицеровъ и потомъ, вмѣсто того, чтобы передать ихъ въ руки капитана Уинслоу, какъ военно-плѣнныхъ, убѣжала въ Соутгамптонъ и выпустила ихъ на берегъ пировать въ Англіи. Американское правительство заявило сильный протестъ по поводу поступка г. Ланкастера. Но г. Бернардъ, авторъ сочиненія: «A historical Account of the Neutrality of Great Britain during the american civil war», смотритъ на этотъ протестъ слѣдующимъ образомъ: «нѣтъ никакого сомнѣнія, что нейтральное лицо, или судно, не имѣетъ права приближаться къ дерущимся противникамъ, съ цѣлью помочь кому нибудь изъ нихъ, или выручить отъ преслѣдованія побѣждающаго; въ случаѣ же такого вмѣшательства нейтральное лицо, или судно, считается участникомъ боя и несетъ полную отвѣтственность за это. Въ разсматриваемомъ же нами случаѣ, говоритъ г. Бернардъ, владѣлецъ яхты былъ иностранецъ, привлеченный къ мѣсту боя простою случайностью и любопытствомъ. Г. Ланкастеръ дѣйствовалъ, повидимому, подъ вліяніемъ чувства человѣколюбія при спасеніи погибавшихъ и при этомъ онъ распорядился не своевольно, а съ разрѣшенія командира клипера Kearsarge. Морской офицеръ долженъ былъ бы понять, что, при такихъ условіяхъ, онъ не могъ требовать отъ нейтральнаго лица сдачи въ его руки лицъ, которыхъ онъ спасъ отъ гибели; на нейтральномъ лицѣ не лежитъ такого обязательства. Дѣйствительно, нейтральное судно не имѣетъ права передавать насильно лицъ со своей палубы по требованію побѣдителя; точно также побѣдитель не можетъ арестовывать и захватывать лицъ на палубѣ нейтральнаго судна. Подтвержденіемъ послѣдняго можетъ служить случай съ англійскимъ пароходомъ Trent ([2]), когда федеральное военное судно арестовало на немъ гг. Массона и Слайделя, конфедеративныхъ агентовъ, которые отправлялись въ

---

[1]) См. названную статью П. М-на.

([2]) Болѣе подробныя свѣдѣнія объ арестѣ коммисаровъ южныхъ штатовъ на пароходѣ Trent, см. часть вторая, § 47.

Европу и которые были, однако же, освобождены по требованію англійскаго правительства. Для г. Ланкастера, владѣльца яхты Deerhound, было совершенно все равно, заключаетъ г. Бернардъ, спасались ли утопавшіе на его собственныхъ лодкахъ, или на лодкахъ съ Alabama и былъ ли обязанъ честнымъ словомъ возвратиться на Kearsarge офицеръ, пріѣзжавшій на федеральное судно съ извѣстіемъ о сдачѣ Alabama. Эти вопросы не не могли имѣть никакого вліянія на поступокъ г. Ланкастера».

Изъ другихъ конфедеративныхъ крейсеровъ, нанесшихъ болѣе или менѣе значительные убытки сѣверо-американской торговлѣ вслѣдствіе неисполненія Англіею всѣхъ обязанностей нейтралитета слѣдуетъ упомянуть о дѣятельности Florida, спутниковъ Alabama, Tuscalosa, Clarence, Tacony и Archer и наконецъ еще три судна Georgia, Retrebution и Shenandoah.

Дѣйствія всѣхъ этихъ судовъ были причиною серіознаго дипломатическаго столкновенія между Англіею и Сѣв. Ам. Соед. Шт., которое не разъ грозило перейти въ открытую вражду. По окончаніи междоусобной войны американцы нѣсколько разъ обращались къ англичанамъ съ просьбой заплатить всѣ понесенные убытки, но пока лордъ Д. Россель состоялъ въ министерствѣ, какъ лично принимавшій участіе въ этомъ вопросѣ, онъ ничего не хотѣлъ и слышать. Съ перемѣною Министерства завѣдываніе департамента иностранныхъ дѣлъ перешло къ лорду Станлей, а потомъ къ графу Кларендону; и тотъ и другой послѣдовательно вступали въ переговоры съ Соед. Шт. относительно созванія по этому дѣлу третейскаго суда, нѣсколько разъ уже предложеннаго американцами, но отвергнутаго лоргомъ Росселемъ (¹). Въ это время и былъ составленъ проектъ договора, который президентъ Джонсонъ согласился принять, но Вашингтонскій сенатъ рѣшительно отвергнулъ и разрывъ сдѣлался серіознѣе, чѣмъ прежде.

При такомъ положеніи дѣлъ возобновленіе переговоровъ казалось болѣе невозможнымъ, но вспыхнувшая война между Франціею и Германіею подвинула дѣло переговора впередъ. Англія, опасаясь различныхъ усложненій, сочла неблагоразумнымъ оста-

---

(¹) См. М. Сб. 1875 г., № 8.

ваться въ критическое время подъ опасеніемъ разрыва съ Соед. Шт. Америки. Страхъ Англіи еще болѣе увеличился, когда она узнала, что президентъ Грантъ рекомендовалъ конгресу назначить коммисію для выслушанія жалобъ американскихъ гражданъ на Великобританію, основанныхъ на дѣйствіяхъ конфедеративныхъ крейсеровъ, съ тѣмъ, чтобы президентъ предъявилъ ихъ отъ имени правительства Соед. Штатовъ. Вслѣдствіе этихъ соображеній Англія предложила 26 Января 1871 года правительству Сѣв. Ам. Соед. Шт. назначить высшую смѣшанную коммисію, которая собралась бы въ Вашингтонѣ съ цѣлью уладить различные спорные вопросы между обоими государствами, относительно разграниченія англійскихъ владѣній въ Сѣверной Америкѣ. На такое предложеніе было американцами отвѣчено, что они готовы назначить коммисаровъ съ условіемъ, чтобы коммисія также разсмотрѣла и другіе спорные вопросы, относящіеся до послѣдней междоусобной войны. Такъ какъ британское правительство приняло это предложеніе, то коммисары, выбранные обѣими сторонами изъ знаменитостей адвокатуры, дипломатіи, судебнаго вѣдомства и законовѣдѣнія,—собрались вскорѣ въ Вашингтонѣ и уже 8 Мая 1871 г. заключили трактатъ, одобренный обоими правительствами. Весь трактатъ состоялъ изъ 52 статей и заключалъ въ себѣ всѣ спорныя требованія. Такъ какъ насъ больше всего интересуютъ статьи, относившіяся до состоявшагося по этому случаю третейскаго суда въ Женевѣ, то ниже мы приводимъ нѣкоторыя изъ этихъ статей, равно какъ подлинное рѣшеніе третейскаго суда въ Женевѣ касательно всѣхъ убытковъ, понесенныхъ подданными Сѣв. Ам. Соед. Штатовъ вслѣдствіе несоблюденія Англіею всѣхъ обязанностей нейтралитета. Изъ нижеприведеннаго третейскаго приговора мы видимъ, что судъ призналъ англичанъ безусловно виновными въ отношеніи дѣйствій Alabama.

Что же касается до Florida [1], то на основаніи всѣхъ дан-

---

[1] Florida была паровая канонерская лодка, построенная въ Ливерпулѣ Миллеромъ и сыномъ, по контракту, заключенному съ Бюллокомъ, извѣстнымъ конфедеративнымъ агентомъ. Миллеръ и сынъ утверждали, что это судно строится для италіянскаго правительства, по условію, заключенному братьями То-

ныхъ о дѣятельности этого судна судъ также призналъ, что англійское правительство отнеслось къ дѣлу не достаточно внимательно и не выполнило правилъ трактата.

Осужденіе Alabama и Florida повлекло за собою признаніе виновности и за ихъ спутниками: Tuscalosa, Clarence, Tascony и Archer.

Касательно же послѣднихъ трехъ судовъ: Georgia, Retrebution, Schenandoah,— судъ выразился въ томъ смыслѣ, что по первымъ двумъ призналъ требованія американцевъ не уважительными; но относительно Schenandoah, англійское правительство было признано тремя третейскими судьями отвѣтственнымъ на томъ основаніи, что судно это послѣ увеличенія своего вооруженія въ Мельбурнѣ въ концѣ войны, сдѣлало нѣсколько призовъ.

Принимая во вниманіе всѣ отдѣльныя обстоятельства, судъ призналъ Англію виновною и къ уплатѣ Сѣв. Ам. Соед. Штатамъ 15,500,000 долларовъ золотомъ въ видѣ вознагражденія за всѣ требованія правительства Сѣв. Ам. Соед. Штатовъ по такъ называемому Алабамскому дѣлу.

Въ заключеніе нельзя не присоединиться къ мнѣнію автора статьи «Третейскій судъ въ Женевѣ», который находитъ, «что Вашингтонскій договоръ и третейское рѣшеніе въ Женевѣ представляются актами высокой важности, въ которыхъ мы должны внимательно изучать зрѣло обдуманныя мнѣнія извѣстныхъ юристовъ, по вопросамъ высшей степени важнымъ для морскаго международнаго права. Но мы должны остеречься придавать этимъ мнѣніямъ бо́льшее значеніе, чѣмъ они имѣютъ

масами въ Ливерпулѣ и Палермо, но одинъ изъ членовъ этого дома заявилъ, что это указаніе невѣрно. Не смотря на неоднократныя предупрежденія, англійское правительство ничего не хотѣло видѣть и не приняло никакихъ мѣръ, чтобы удостовѣриться въ настоящемъ назначеніи этого судна, которое вооружалось подъ именемъ Oreto и вышло изъ Ливерпуля безъ артиллеріи, но въ сопровожденіи другаго судна, Bahama, съ грузомъ для него орудій. Въ Нассау Oreto окончательно вооружился военнымъ судномъ. Мѣстныя морскія власти единогласно признали его назначеніе. Не смотря на судебныя преслѣдованія, мѣстный адмиралтейскій судъ оправдалъ судно. Правительство не аппелировало. Съ этого времени Oreto началъ дѣйствовать открыто, сталъ брать призы, перемѣнивъ свое названіе на Florida.

на самомъ дѣлѣ, больше чѣмъ признается за ними договаривающимися сторонами. Пока правила и принципы, изложенные въ этихъ двухъ важныхъ актахъ, не будутъ признаны морскими державами, можно сказать, что до тѣхъ поръ ни одинъ вопросъ въ нихъ не затронутый не можетъ считаться окончательно рѣшеннымъ; сама Англія, повидимому принимаетъ окончательное рѣшеніе суда за временное, обезпечивая за собою право въ будущемъ свободы дѣйствій. Наконецъ, болѣе другихъ выясненный вопросъ о снабженіи судовъ углемъ, хотя и рѣшенъ, но съ такими широкими и въ тоже время тонкими ограниченіями, что оставляетъ его доступнымъ для большаго числа толкованій. Тѣмъ не менѣе, можно было считать интереснымъ прослѣдить, до какой степени развитія дошла теорія о правахъ нейтральныхъ, такъ часто возбуждающая противорѣчія.

Отъ себя мы можемъ прибавить, что третейское рѣшеніе въ Женевѣ пиратскаго поступка Alabama никогда не имѣло бы мѣста, если бы Англія не была вынуждена къ тому неблагопріятно сложившимися для нея въ то время обстоятельствами.

Выписка изъ статей Вашингтонскаго договора отъ 8 Мая 1871 г., заключеннаго между Сѣв. Ам. Соед. Шт. съ Англіею.

УБЫТКИ АМЕРИКАНСКИХЪ ГРАЖДАНЪ ВСЛѢДСТВІЕ НЕСОБЛЮДЕНІЯ АНГЛІЕЮ ПРИНЦИПОВЪ НЕЙТРАЛИТЕТА ВО ВРЕМЯ МЕЖДУУСОБНОЙ ВОЙНЫ.

Статья 1-я. Имѣя въ виду, что между правительствомъ Штатовъ и Англіею возникли и еще продолжаются несогласія, вызванныя дѣйствіями различныхъ судовъ, которыя возбудили требованія, извѣстныя подъ названіемъ требованій за Алабаму, принимая во вниманіе, что Ея Британское Величество уполномочила своихъ высокихъ коммисаровъ и полномочныхъ пословъ выразить дружески то сожалѣніе, какое испытываетъ правительство Ея Величества по случаю ухода Alabama и другихъ судовъ изъ британскихъ портовъ каковы бы ни были обстоятельства, при которыхъ это случилось и по поводу грабежей, совершенныхъ этими судами; чтобы прекратить и выяснить всякія жалобы и требованія Соединенныхъ Штатовъ и чтобы придти къ скорому

соглашенію относительно тѣхъ требованій, которыя еще не признаны правительствомъ Ея Британскаго Величества, высоко договаривающіяся стороны согласны въ настоящее время, чтобы всѣ названныя требованія, вызванныя дѣйствіями вышеупомянутыхъ судовъ, и извѣстныя подъ общимъ названіемъ требованій за Алабаму были представлены рѣшенію Третейскаго суда, который долженъ состоять изъ пяти судей, избранныхъ слѣдующимъ образомъ: одинъ президентомъ Соединенныхъ Штатовъ, одинъ Ея Брит. В-мъ; обратиться съ просьбою къ Его Величеству Италіянскому Королю о назначеніи одного, къ Швейцарскому президенту о назначеніи одного и къ Его Величеству Бразильскому Императору о назначеніи одного.

Въ случаѣ смерти, отсутствія того или другаго изъ поименованныхъ судей, или неспособности выполнять обязанность, или, если бы одинъ изъ нихъ отказался быть судьею, или отнесся безъ должнаго вниманія къ своему назначенію, или дѣйствовалъ бы противно долгу судьи, президенту Соединенныхъ Штатовъ, или Ея Британскому Величеству, или Его Величеству Королю Италіянскому или президенту Швейцарскаго союза, или Его Величеству Бразильскому Императору, смотря по обстоятельствамъ, предоставлено будетъ немедленно назначить новое лицо на мѣсто выбывшаго судьи, назначеннаго первоначально именемъ правителей упомянутыхъ государствъ.

Если же въ теченіи двухъ мѣсяцевъ послѣ просьбы той или другой изъ договаривающихся сторонъ Его Величество Итальянскій Король, или президентъ Швейцарскаго союза, или Его Величество Бразильскій Императоръ откажутся, или не озаботятся назначить судью для перваго-ли состава третейскаго суда, или для замѣщенія умершаго, отсутствующаго, или оказавшагося неспособнымъ исполнять свои обязанности, или небрежно исполняющаго, или отказавшагося или переставшаго по какимъ бы то ни было причинамъ дѣйствовать по званію судьи, тогда, обратиться къ Его Величеству Королю Шведскому и Норвежскому, прося назначить одно или нѣсколько лицъ для выполненія обязанностей судей.

Статья 2-я. Судьи соберутся въ Швейцаріи, въ Женевѣ, тотчасъ же какъ будетъ для нихъ возможно, по назначеніи. Они

разсмотрятъ и рѣшатъ тщательно и безпристрастно всѣ вопросы, которые будутъ имъ предложены, какъ правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ, такъ и правительствомъ Ея Британскаго Величества.

Всѣ вопросы, разобранные судомъ, въ томъ числѣ и окончательный приговоръ, должны рѣшаться по большинству голосовъ всѣхъ назначенныхъ судей. Кромѣ того, каждая изъ высокодоговаривающихся сторонъ назначитъ по одному лицу, для присутствованія въ засѣданіяхъ суда въ качествѣ повѣреннаго ея представляющаго.

Статья 4-я. Въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ слѣдующихъ за представленіемъ, съ обѣихъ сторонъ, письменнаго или печатнаго мемуара, та и другая стороны, могутъ представить такимъ же образомъ каждому изъ судей и агенту противной стороны контръ-мемуаръ въ двухъ экземплярахъ съ документами, перепискою и свидѣтельствами, въ отвѣтъ на мемуарахъ на документы, на переписку и на свидѣтельства, представленные противною стороною.

Судьямъ, однако, представляется увеличить время для врученія контръ-мемуара, документовъ, корресподенціи и свидѣтельствъ, если по ихъ мнѣнію, это будетъ необходимо по причинѣ дальности тѣхъ мѣстъ, откуда должны получаться требуемыя свидѣтельскія показанія.

Если въ мемуарѣ, представленномъ третейскимъ судьямъ, одна изъ сторонъ упомянетъ какое либо донесеніе или документъ, находящійся въ ея исключительномъ распоряженіи, или сошлется на таковые, не присоединивъ копій къ мемуару, то эта сторона будетъ обязана представить такую копію, если противная сторона найдетъ нужнымъ это потребовать, и каждая сторона можетъ, черезъ посредство третейскихъ судей, потребовать отъ противной стороны представленія оригиналовъ или засвидѣтельствованныхъ копій всякаго документа, служащаго доказательствомъ; въ каждомъ случаѣ третейскіе судьи опредѣляютъ время по своему усмотрѣнію для такого представленія.

Статья 5-я. На обязанности повѣреннаго каждой изъ сторонъ лежитъ: въ двухмѣсячный срокъ, слѣдующій за истеченіемъ срока, назначеннаго для врученія отвѣтнаго мемуара съ той и съ другой

стороны, представить, вышеупомянутымъ третейскимъ судьямъ и повѣренному противной стороны, въ двухъ экземплярахъ, краткое изложеніе, писанное или печатанное, указывающее пункты и ссылающееся на доказательства, на которыхъ основывается его правительство; третейскіе судьи могутъ, если они пожелаютъ, получить болѣе подробныя разъясненія по какому либо предмету, потребовать подробнаго или краткаго, писаннаго или печатнаго изложенія, или словесныхъ поясненій, требуемаго пункта, черезъ повѣреннаго; но въ подобномъ случаѣ противная сторона будетъ имѣть право отвѣчать словесно или письменно, смотря по обстоятельствамъ.

Статья 6-я. Третейскіе судьи, рѣшая предложенныя имъ вопросы, будутъ руководствоваться нижепомѣщенными тремя правилами, которыя высоко-договаривающіяся стороны согласились признать за такія, которыя должны быть примѣняемы къ настоящему дѣлу, а также судьи должны руководствоваться принципами международнаго права, которые не будутъ съ этими правилами не совмѣстны, и которые судьи найдутъ нужнымъ примѣнить къ дѣлу.

Правила.

На обязанности нейтральнаго правительства лежитъ:

1. Употребить всѣ старанія къ тому, чтобы не допускать въ предѣлахъ его юрисдикціи вооруженіе и снаряженіе всякаго судна, которое оно имѣетъ основательныя причины считать за назначенное для крейсерства, или для военныхъ дѣйствій противъ государства, съ которымъ оно находится въ мирѣ, а также употреблять всѣ старанія къ тому, чтобы не допустить ухода изъ предѣловъ его юрисдикціи всякаго судна, назначеннаго для крейсерства или для военныхъ дѣйствій, какъ было упомянуто выше, если это судно было спеціально приготовлено для военныхъ цѣлей, вполнѣ или отчасти, въ предѣлахъ юрисдикціи этого правительства.

2. Не дозволять ни одной изъ воюющихъ сторонъ пользоватся его портами и водами, какъ базисомъ для военныхъ операцій, равно не допускать пользоватся ими для возобновленія и пополненія военныхъ запасовъ, оружія и для набора экипажа.

3. Употреблять всѣ старанія въ его портахъ и водахъ, а равно и относительно всѣхъ лицъ въ предѣлахъ его юрисдикціи находящихся, къ воспрепятствованію всякаго нарушенія вышеизложенныхъ правилъ и обязанностей.

Ея Британское Величество приказала своимъ высокимъ коммисарамъ заявить, что ея правительство не можетъ согласиться, что вышеприведенныя правила представляются изложеніемъ принциповъ международнаго права, дѣйствовавшаго въ эпоху возникновенія требованій, упомянутыхъ въ 1-ой статьѣ.

Но въ доказательство желанія сдѣлать дружескія сношенія между обѣими странами болѣе тѣсными и принять удовлетворительныя мѣры противъ различныхъ случайностей въ будущемъ, правительство Ея Британскаго Величества согласно, чтобы при рѣшеніи вопросовъ, возникшихъ между двумя націями по поводу этихъ требованій, третейскіе судьи считали, что правительство Ея Величества предполагало дѣйствовать согласно принципамъ, изложеннымъ въ этихъ правилахъ.

Высоко-договаривающіяся стороны согласны соблюдать эти правила взаимно и въ будущемъ, и полагаютъ довести ихъ до свѣдѣнія другихъ морскихъ державъ, съ приглашеніемъ принять ихъ.

Статья 7-я. Рѣшеніе суда будетъ объявлено, если будетъ возможность, черезъ три мѣсяца по выслушаніи защиты съ той и съ другой стороны.

Оно будетъ объявлено съ обозначеніемъ числа и съ приложеніемъ рукъ судей, подавшихъ свой голосъ въ его пользу.

Судъ прежде всего опредѣлитъ для каждаго судна отдѣльно, погрѣшила-ли Великобританія въ чемъ либо дѣйствіемъ или упущеніемъ, относительно выполненія обязанностей, изложенныхъ въ трехъ предшествующихъ правилахъ, или противъ признанныхъ принциповъ международнаго права, не противорѣчащихъ этимъ правиламъ; и онъ выяснитъ фактъ несоблюденія правилъ для каждаго изъ сказанныхъ судовъ.

Въ случаѣ, если судъ найдетъ, что Великобританіи не удалось выполнить этихъ обязанностей или одну изъ нихъ, онъ можетъ, если найдетъ должнымъ, опредѣлить общую сумму для уплаты Англіею Соединеннымъ Штатамъ за всѣ падающія на нее требованія; въ такомъ случаѣ эта общая сумма будетъ уплочена мо-

нетою въ Вашингтонѣ, правительствомъ Великобританіи правительству Соединенныхъ Штатовъ черезъ двѣнадцать мѣсяцевъ, считая со дня присужденія.

Приговоръ долженъ быть въ двухъ экземплярахъ: одинъ изъ нихъ будетъ врученъ агенту Соединенныхъ Штатовъ для его правительства, другой будетъ врученъ агенту Великобританіи для его правительства.

Статья 11-я. Высоко-договаривающіяся стороны обязуются считать рѣшенія третейскаго суда и особой комисіи (bureau des assesseurs) въ томъ случаѣ, если послѣдняя образуется, какъ постановленіе полное, совершенное и окончательное по всѣмъ вышеупомянутымъ требованіямъ; онѣ обязуются, кромѣ того, каждое изъ упомянутыхъ требованій (было-ли таковое доведено или нѣтъ до свѣдѣнія третейскаго суда или коммисіи, обсуждалось ли, представлялось или излагалось передъ тѣмъ или другою), по закрытіи совѣщанія суда или коммисіи, считать окончательно рѣшеннымъ, несуществующимъ и невозможнымъ къ предъявленію въ будущемъ.

Рѣшеніе, постановленное третейскимъ судомъ, состоявшимся въ силу 1-й статьи договора, заключеннаго въ Вашингтонѣ 8 Мая 1871 года между американскими Соединенными Штатами и Ея Величествомъ Королевою Соединенныхъ королевствъ Великобританіи и Ирландіи.

Американскіе Соединенные Штаты и Ея Британское Величество Королева Соединенныхъ Королевствъ Великобританіи и Ирландіи, условились, по 1-й статьѣ договора, заключеннаго и подписаннаго въ Вашингтонѣ 8 Мая 1871 г. представить всѣ требованія, извѣстныя подъ общимъ названіемъ «требованій за Alabam'у» третейскому суду, составленному изъ пяти судей, назначенныхъ такимъ образомъ:

Одинъ президентомъ Соединенныхъ Штатовъ, одинъ Ея Британскимъ Величествомъ, одинъ Его Величествомъ Итальянскимъ Королемъ, одинъ президентомъ Швейцарскаго Союза и одинъ Его Величествомъ Бразильскимъ Императоромъ. И президентъ Соединенныхъ Штатовъ, Ея Британское Величество, Его Величе-

ство Король Итальянскій, президентъ Швейцарскаго Союза и Его Величество Бразильскій Императоръ назначили отъ себя слѣдующихъ судей: президентъ Соединенныхъ Штатовъ—Карла Френсиса Адамса; Ея Британское Величество-сера Александра Джемси Эдмонда Кокберна, совѣтника тайнаго совѣта королевы, лорда верховнаго суда въ Англіи; Его Величество Король Итальянскій—графа Склописа де Салерно, кавалера ордена Анунціады, государственнаго министра, статсъ-секретаря Итальянскаго королевства; президентъ Швейцарскаго Союза—Якова Стомпфли; Его Величество Бразильскій Императоръ—Маркоса Антоніо д'Ароніо виконта д'Итаюба, гранда Бразильской Имперіи и своего чрезвычайнаго посланника и полномочнаго министра во Франціи.

Пять вышесказанныхъ третейскихъ судей собрались въ Женевѣ (въ Швейцаріи), въ одной изъ залъ городской ратуши 15 Декабря 1871 г. согласно 2-й статьѣ Вашингтонскаго договора отъ 8 Мая того же года, приступили къ разсмотрѣнію и повѣркѣ актовъ ихъ назначенія, нашли ихъ вѣрными и въ должномъ порядкѣ, послѣ чего третейскій судъ объявилъ себя учрежденнымъ.

Агенты, назначенные высокодоговаривающимися сторонами въ силу той же 2-й статьи, были слѣдующіе: отъ Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ—Джонъ Банкрофртъ Дависъ; отъ Ея Британскаго Величества—Карлъ Стюартъ Обрей, лордъ Тентерденъ, пэръ Соединеннаго Королевства, кавалеръ ордена Бани и помощникъ государственнаго секретаря, которыхъ полномочія равно были найдены правильными и въ должномъ порядкѣ.

Послѣ этого агенты вручили каждому изъ третейскихъ судей по печатному мемуару, составленнаго каждою изъ сторонъ, вмѣстѣ съ документами, оффиціальною перепиской и другими доказательствами, на которыхъ каждое изъ нихъ основывалось; все согласно 3 статьѣ упомянутаго договора.

Въ силу рѣшенія, принятаго судомъ на первомъ засѣданіи, контръ-мемуаръ, сопровождаемый оффиціальною перепиской, документами и добавочными доказательствами, о которыхъ говорится въ IV статьѣ упомянутаго договора, былъ врученъ агентами обѣихъ сторонъ секретарю суда 15 Апрѣля 1872 г. въ залѣ конференціи Женевской ратуши.

Судъ, согласно отсрочкѣ, назначенной во второмъ своемъ за-

сѣданіи, состоявшемся 16 Декабря 1872 г., снова собрался въ Женевѣ 15 Іюня 1872 г. и агентъ каждой стороны вручилъ при этомъ каждому изъ третейскихъ судей и агенту противной стороны защиту, о которой говорится въ V статьѣ договора.

Судъ, разсмотрѣвъ: поименованный трактатъ, мемуары, контръ-мемуары, документы, доказательства и защиту, а равно и всѣ другія сообщенія, сдѣланныя ему обѣими сторонами, въ теченіи его засѣданій внимательно и безпристрастно.

Постановилъ заключающееся въ настоящемъ актѣ:

На основаніи V и VI статей упомянутаго договора:

Принимая во вниманіе, что третейскіе судьи обязаны на основаніи упомянутой VI статьи руководствоваться, при рѣшеніи предложенныхъ имъ вопросовъ, тремя заключающимися въ статьѣ IV правилами и такими принципами международнаго права, которые, не противорѣча этимъ правиламъ, будутъ приняты судьями, какъ примѣнимые къ настоящему дѣлу.

Принимая во вниманіе, что должная внимательность (due deligence), о которой говорится въ первомъ и третьемъ изъ упомянутыхъ правилъ, должна быть примѣняема нейтральнымъ правительствомъ, прямо пропорціонально опасностямъ, которымъ могутъ подвергнуться тотъ или другой изъ воюющихъ, отъ несоблюденія нейтральнымъ своихъ обязанностей.

Принимая во вниманіе, что обстоятельства при которыхъ возникли факты, послужившіе причинами настоящаго процесса, были такими, что должны были обратить все вниманіе правительства Ея Британскаго Величества на поддержаніе строжайшаго нейтралитета, объявленнаго Королевою 13 Марта 1861 г.:

Принимая во вниманіе, что послѣдствія нарушенія нейтралитета, совершеннаго снабженіемъ и вооруженіемъ судна, не можетъ быть заглажено фактомъ признанія этого судна правительственнымъ того воюющаго, въ пользу котораго нейтралитетъ былъ нарушенъ:

Такъ какъ нельзя въ самомъ дѣлѣ допустить, чтобы достиженіе цѣли совершенія правонарушенія могло служить поводомъ къ оправданію правонарушителя, и чтобы предметъ совершеннаго обмана доставилъ бы средства къ признанію обманщика невиновнымъ.

Принимая во вниманіе, что привиллегія экстерриторіальности военныхъ судовъ стоятъ въ международномъ правѣ, не какъ абсолютное право, но только какъ пріемъ вѣжливости и взаимнаго уваженія націй; и что она не можетъ служить оправданіемъ дѣйствій противныхъ нейтралитету:

Принимая во вниманіе, что отсутствіе предварительнаго объявленія не можетъ считаться за недостатокъ уваженія, обязательнаго по международному закону, въ томъ случаѣ, когда само судно носитъ съ собою свою незаконность:

Принимая во вниманіе, что для приданія снабженію углемъ характера, противнаго второму правилу, которое воспрещаетъ каждому воюющему пользоваться нейтральными портами и водами, какъ базисомъ морскихъ операцій, нужно, чтобы упомянутое снабженіе было произведено при обстоятельствахъ мѣста, времени и лицъ, дающихъ право признать за нимъ такой характеръ.

Имѣя въ виду, по отношенію къ судну Alabama, что изъ всѣхъ фактовъ постройки этого судна, извѣстнаго сначала въ портѣ Ливерпуль подъ № 290; и изъ его снабженія и вооруженія у береговъ Терцейры, при помощи судовъ Agrippina и Bahama, пришедшихъ изъ Англіи, ясно видно, что правительство Великобританіи упустило употребить должную внимательность для обезпеченія соблюденія обязанностей нейтралитета, такъ какъ не смотря на оффиціальныя заявленія и требованіе дипломатическихъ агентовъ Соединенныхъ Штатовъ, во время постройки № 290, вышеупомянутое правительство своевременно не приняло никакихъ мѣръ, окончательно же принятыя для задержанія названнаго судна опоздали на столько, что не могли быть выполнены; имѣя въ виду, что мѣры, принятыя послѣ ухода этого судна, по преслѣдованію и задержанію его, были на столько недостаточны, что не привели ни къ какому результату и не могутъ считаться удовлетворительными для снятія съ Великобританіи отвѣтственности, которой она подвергалась.

Имѣя въ виду, что не смотря на нарушеніе нейтралитета Великобританіи судномъ № 290, это же самое судно, но уже извѣстное тогда за конфедеративнаго крейсера Alabama неоднократно свободно допускалось въ порты Британскихъ колоній, тогда какъ всѣ порты, въ которые оно входило, находящіеся

въ Британской юрисдикціи, должны бы были подвергнуть его судебному преслѣдованію.

Имѣя въ виду, что правительство Ея Британскаго Величества не можетъ оправдывать себя въ недостаточной должной внимательности, ссылаясь на неудовлетворительность находившихся въ его распоряженіи законныхъ средствъ.

Четыре члена суда на основаніи этихъ данныхъ, а пятый на своихъ собственныхъ,—признали:

Что Великобританія не исполнила, вслѣдствіе упущенія, обязанностей, предписываемыхъ первымъ и третьимъ правилами VI статьи Вашингтонскаго договора.

Имѣя въ виду, по отношеніи къ судну подъ названіемъ Florida, что всѣ факты постройки Oreto [впослѣдствіи Florida] въ Ливерпульскомъ портѣ и его ухода оттуда, не заставили англійскія власти употребить надлежащихъ мѣръ для недопущенія нарушенія нейтралитета Великобританіи, не смотря на повторявшіяся требованія и предупрежденія агентовъ Соединенныхъ Штатовъ,—оказывается что правительство Ея Британскаго Величества пренебрегло употребить должную внимательность для поддержанія обязанностей своего нейтралитета.

Имѣя въ виду всѣ факты пребыванія Oreto въ Нассау, его выхода изъ этого порта, вербовки экипажа, снабженія его провизіею и вооруженія, при помощи англійскаго судна Prince Alfred у Гринъ Кея, оказывается и тутъ существованіе небрежности со стороны колоніальныхъ англійскихъ властей.

Имѣя въ виду, что не смотря на нарушеніе нейтралитета Великобританіи судномъ Oreto это же судно, извѣстное тогда за конфедеративнаго крейсера Florida неоднократно свободно допускалось въ порты Англійскихъ колоній.

Имѣя въ виду, что оправданіе Oreto судомъ въ Нассау не можетъ снять съ Великобританіи отвѣтственности, которая лежитъ на ней въ силу принципа международнаго права.

Имѣя въ виду, что фактъ входа Florida въ конфедеративный портъ Мобиль и пребываніе его въ этомъ портѣ въ теченіи четырехъ мѣсяцевъ, не можетъ уничтожить отвѣтственности. лежавшей на Великобританіи;

На основаніи этихъ данныхъ, судъ, большинствомъ четырехъ голосовъ противъ одного—

Призналъ, что Великобританія не исполнила вслѣдствіе упущенія, обязанностей перваго, втораго и третьяго правилъ, заключающихся въ VI статьѣ Вашингтонскаго договора.

Имѣя въ виду, по отношенію судна называвшагося Schenandoah, что всѣ факты касательно ухода изъ Лондона купеческаго судна Sea-King и превращенія этого судна около о-ва Мадеры въ конфедеративнаго крейсера подъ именемъ Schenandoah не даютъ права обвинить правительство Ея Британскаго Величества въ небрежности, до того времени употребить должную внимательность для поддержанія обязанностей своего нейтралитета.

Но имѣя въ виду, что изъ всѣхъ фактовъ, относительно пребыванія Schenandoah въ Мельбурнѣ, въ особенности же относительно тайнаго увеличенія его экипажа въ этомъ портѣ, съ чѣмъ соглашается даже само англійское правительство,—вытекаетъ, что тутъ было упущеніе со стороны англійскихъ властей.

На основаніи этихъ данныхъ, судъ призналъ единогласно, что Великобританія ни вслѣдствіе упущенія, ни намѣренно не нарушила обязанностей, изложенныхъ въ трехъ правилахъ V статьи Вашингтонскаго договора или—признаваемыхъ принципами международнаго права, которые не противорѣчатъ этимъ правиламъ, по отношенію къ судну подъ названіемъ Schenandoah до времени захода его въ портъ Мельбурнъ.

И большинствомъ трехъ голосовъ противъ двухъ, призналъ, что Великобританія не исполнила, вслѣдствіе упущенія, обязанностей, изложенныхъ во второмъ и третьемъ изъ вышеозначенныхъ правилъ, по отношенію того же самаго судна послѣ входа его въ Hobson's Bay и что оно отвѣтственно за дѣйствія, совершенныя этимъ судномъ послѣ ухода его изъ Мельбурна 28 Февраля 1865 г.

Что касается до Tuscalosa (спутникъ Alabama), Clarence, Tacony, Archer (спутники Florida), то судъ рѣшилъ единогласно, что такъ какъ спутники или вспомогательныя суда должны считаться принадлежностью главныхъ, то въ силу этого, они должны раздѣлять участь главныхъ судовъ и подвергаться тому же рѣшенію, которое постановлено для первыхъ.

Что же касается до судна, называвшагося Retribution, то судъ большинствомъ трехъ голосовъ противъ двухъ, постановилъ, что Великобританія не нарушила ни вслѣдствіе упущенія, ни намѣренно, обязанностей, изложенныхъ въ трехъ правилахъ VI статьи Вашингтонскаго договора, или признаваемыхъ принципами международнаго права, которые не противорѣчатъ этимъ правиламъ.

Что касается судовъ, называвшихся Georgia, Sumpter, Nashville, Talahassy, Chickannontga, то судъ рѣшилъ единогласно, что Великобританія не нарушила, ни вслѣдствіе упущенія, ни намѣренно обязанностей, изложенныхъ въ трехъ правилахъ VI статьи Вашингтонскаго договора или признаваемыхъ принципами международнаго права, которые не противорѣчатъ этимъ правиламъ.

Что касается до судовъ, называвшихся Sallie, Iefferson, Davis, Music, Boston, V. H. Ioy, то судъ единогласно рѣшилъ, по бездоказательности, исключить ихъ изъ своихъ обсужденій.

Что касается до требованія вознагражденія, представленнаго Соединенными Штатами за издержки по преслѣдованію конфедеративныхъ крейсеровъ, то судъ нашелъ, что эти издержки должны быть включены въ общіе расходы на войну, понесенные Соединенными Штатами.

И судъ постановилъ, большинствомъ трехъ голосовъ противъ двухъ, что нѣтъ повода присуждать Соединеннымъ Штатамъ какое либо вознагражденіе по этому пункту.

Принимая во вниманіе, что случайные барыши (profit evantuels) не могутъ быть основательнымъ доводомъ для принужденія вознагражденія, такъ какъ они сами по себѣ невѣрные и должны были получаться въ будущемъ.

Судъ единогласно постановилъ, что нѣтъ достаточной причины назначить Соединеннымъ Штатамъ какую либо сумму въ вознагражденіе по этому пункту.

Имѣя въ виду, что при опредѣленіи вознагражденія сообразно понесеннымъ убыткамъ, нужно отдѣлить «двойныя требованія (réclamations doubles) и при опредѣленіяхъ фрахтовыхъ требованій слѣдуетъ принимать во вниманіе чистый фрахтъ—(le fret net).

Принимая во вниманіе, что будетъ вѣрно и справедливо назначать проценты въ опредѣленномъ размѣрѣ.

Принимая во вниманіе, что согласно смыслу и буквѣ Вашингтонскаго договора, лучше принять систему опредѣленія общей суммы уплаты, нежели, согласно X статьѣ упомянутаго договора, передавать этотъ пунктъ въ особую коммисію (conseil d'asseseurs), на разсмотрѣніе и обсужденіе, и пользуясь тою властью, которая суду предоставлена VII-ю статьею упомянутаго договора:

Судъ большинствомъ четырехъ голосовъ противъ одного, присудилъ Соединеннымъ Штатамъ общую сумму пятнадцать милліоновъ пятьсотъ тысячь долларовъ золотомъ, въ видѣ вознагражденія, которое Великобританія должна заплатить за всѣ требованія, представленныя на судъ, рѣшенными всецѣло, совершенно и окончательно ([1]).

И кромѣ того, онъ объявляетъ, что каждое изъ упомянутыхъ требованій было ли оно представлено, заявлено и подвергнуто

([1]) Во Франціи на верфяхъ г. Арманъ и Воруцъ были также выстроены шесть военныхъ судовъ для возставшихъ Штатовъ Сѣв. Ам.; благодаря однако энергичнымъ мѣрамъ фр. властей, суда, не смотря на протесты судостроителей, не успѣли принести особеннаго вреда американской торговлѣ, если, впрочемъ, не считать панику, произведенную на американскихъ торговцевъ, вслѣдствіе которой многіе арматоры Сѣвера принуждены были мѣнять національность своихъ судовъ. Такимъ образомъ въ продолженіе войны за отдѣленіе, 715 американскихъ судовъ сдѣлались англійскими. Такъ какъ оказалось, что французское правительство съ перваго же раза приняло весьма энергическія мѣры для предупрежденія выхода и вооруженія этихъ судовъ, то американцы, послѣ окончанія войны, обратились къ французскому суду прямо на гг. Арманъ и Воруцъ съ искомъ въ 2,800,000 франковъ. Въ концѣ этого исковаго прошенія Соед. Штаты приводили доказательства, что они сами вездѣ и всегда соблюдали законы нейтралитета, указывая при этомъ на вознагражденія, присужденныя ими англійскимъ подданнымъ въ 1794 г., когда эти англійскіе подданные потерпѣли отъ французскихъ крейсеровъ, противъ воли Вашингтонскаго правительства, вышедшихъ изъ американскихъ портовъ, гдѣ они были снаряжены. Кромѣ того Соед. Шт. указывали и на другіе случаи, въ которыхъ они старались заставить уважать обязанности нейтралитета; такимъ образомъ въ 1853 году, даже еще прежде начала войны, они остановили у себя постройку судовъ, предназначенныхъ для Россіи, а въ 1855 г. они арестовали Мори по простому подозрѣнію, что онъ снаряжаетъ крейсера. (Болѣе подробныя свѣдѣнія объ этихъ судахъ См. Мор. Сб. 1871 г. № 4, отд. неоф. стр. 85 и слѣд.; что же касается законовъ важнѣйшихъ морскихъ государствъ, гарантирующихъ соблюденіе въ настоящее время страною нейтралитета, то см. въ приложеніи XVII къ части II этого сочиненія).

разсмотрѣнію или нѣтъ, теперь и на будущее время, считается рѣшеннымъ, уничтоженнымъ и отнынѣ недопускаемымъ. Въ доказательство чего настоящій актъ составленъ въ двойномъ оригиналѣ за подписью третейскихъ судей, подавшихъ голоса въ пользу его; все согласно VII статьѣ упомянутаго Вашингтонскаго договора.

Составленъ и изданъ въ Женевской ратушѣ (въ Швейцаріи) Сентября четырнадцатаго дня, въ лѣто отъ Р. Х. тысяча восемьсотъ семьдесятъ второе [1].

Подписали: К. Ф. Адамсъ, Стомпфли, Фридерихъ Склописъ, Виконтъ Д'Итаюба.

Вашингтонскій договоръ послужилъ поводомъ къ запросу въ палатѣ общинъ 2 Іюня 1874 г.

Г. Андерсонъ счелъ нужнымъ представить требованіе по предмету нѣкоторыхъ потерь, понесенныхъ англійскими подданными въ продолженіе междуусобной войны и не улаженныхъ третейскимъ судомъ въ Женевѣ.

Изъ этихъ требованій въ морскомъ отношеніи важны только тѣ, которыя относятся до англійскихъ купцовъ, довѣрившихъ свои товары американскимъ судамъ, на которыхъ товары эти пропали, послѣ захвата судовъ конфедеративными крейсерами, хотя коносаменты и были скрѣплены подписью консула и его печатью. По мнѣнію г. Андерсона, такъ какъ англійское прави-

---

(1) Однимъ изъ самыхъ новыхъ и знаменательныхъ фактовъ по вопросамъ морскаго права можетъ служить слѣдующій случай съ выстроеннымъ въ Килѣ для Китайскаго правительства броненосцемъ «Нанъ-Тинъ», который, прибывъ 3 Марта 1884 г. въ устье р. Тайнъ, намѣревался подняться вверхъ по рѣкѣ до мастерскихъ Армстронга и К° для вооруженія тамъ артиллеріею. Мѣстныя власти не сочли однако возможнымъ допустить это въ виду существующихъ нынѣ между Китаемъ и Франціею недоразумѣній, такъ какъ разрѣшенія корвету принять орудія могло бы подать поводъ къ толкамъ о нарушеніи Великобританіею законовъ нейтралитета.

Вслѣдствіе сего корветъ былъ занятъ англійскими полицейскими агентами и доступъ на оный постороннимъ лицамъ воспрещенъ впредь до разсмотрѣнія вопроса о возможности допустить вооруженіе корвета орудіями англійскаго производства. Впрочемъ это недоразумѣніе было вскорѣ улажено и въ виду того, что Франція de facto не находится въ войнѣ съ Китаемъ, броненосцы послѣдняго получили право вооружиться артиллеріею и свободнаго выхода въ море.

тельство заплатило вознагражденіе за американскія суда и за американскіе грузы, то было бы справедливо вознаградить также и своихъ соотечественниковъ, понесшихъ тѣ же убытки.

На этотъ запросъ г. Бергъ отвѣчалъ: что Англія была принуждена заплатить вознагражденіе потому, что ее приговорили на основаніи трехъ правилъ, которыя до того еще не существовали, это осужденіе дѣйствительно состоялось, но въ пользу кого?—только въ пользу Соединенныхъ Штатовъ и это осужденіе нисколько не обязываетъ ее по отношенію своихъ подданныхъ. Подобныя требованія должны быть разбираемы на основаніи общихъ законовъ страны. Это можно сравнить, если бы правительство дѣлали отвѣтственнымъ передъ частными лицами за грабежи, произведенные ворами и грабителями; наконецъ, если англійское правительство признаетъ, что оно должно вознаградить англійскихъ собственниковъ за товары, которые грузились на американскія купеческія суда, то оно признаетъ тоже обязательство и по отношенію негоціантовъ другихъ націй. Сожалѣя вполнѣ о потеряхъ, понесенныхъ подданными Англіи, министръ не можетъ, однако же, не признать, что они подверглись имъ по своей собственной винѣ. Въ самомъ дѣлѣ, они должны были знать, что Соединенные Штаты, равно какъ и конфедеративные Штаты не присоединялись къ деклараціи Парижскаго договора, что нейтральный флагъ прикрываетъ непріятельскій грузъ; они знали, кромѣ того, что Alabama и другіе крейсеры, правильно считающіеся правительственными судами, плаваютъ по морямъ и они должны были застраховать товары отъ риска на морѣ или же грузить ихъ на англійскія суда.

Палата общинъ, удовлетворенная этими объясненіями, отвергла предложеніе г-на Андерсона.

Прежде чѣмъ окончить вопросъ объ Алабамскомъ дѣлѣ, мы считаемъ своею обязанностью подѣлиться съ читателемъ нѣсколькими нижеслѣдующими мыслями.

По нашему мнѣнію, Алабамскій вопросъ показалъ полное неудобство нынѣшнихъ законовъ о нейтралитетѣ, запрещающихъ продажу въ нейтральныхъ портахъ захваченныхъ призовъ. Мы

склонны думать, что Алабама принесла бы гораздо менѣе вреда торговлѣ, если бы это судно имѣло возможность продавать забранные призы и тогда ея поступки болѣе бы согласились со справедливостью. Вставши на совершенно нейтральную почву,—трудно обвинить капитана Семмса за его почти варварское отношеніе къ захваченнымъ призамъ, которые онъ, силою обстоятельствъ, былъ вынужденъ сжигать на мѣстѣ, такъ какъ ни одно нейтральное государство не допустило бы захода этихъ призовъ въ свои порта. Въ положеніи капитана Семмса можетъ очутиться каждый командиръ русскаго военнаго крейсера въ случаѣ войны съ одною изъ великихъ морскихъ державъ, такъ какъ не имѣя колоній, мы должны будемъ для исполненія требованій призовыхъ правилъ отсылать наши призы, захваченные въ одномъ изъ океановъ или смежныхъ съ ними частей, во Владивостокъ или въ Архангельскъ, какъ въ единственно свободныя мѣста нашего великаго отечества. Поэтому не лучше ли дать командиру военнаго крейсера возможность немедленно рѣшить вопросъ о законности или незаконности захвата приза и въ случаѣ законности уполномочить его избрать одинъ изъ слѣдующихъ двухъ путей:

1) Если призъ окажется вполнѣ годнымъ для плаванія, то поднять на немъ русскій военный флагъ и сдѣлать его такимъ образомъ русскимъ военнымъ крейсеромъ.

2) Перевезя на крейсеръ всю команду приза, необходимыя бумаги, нѣкоторую часть груза и пр., пустить его ко дну или

3) отослать занятый призъ въ ближайшій портъ для продажи. Впрочемъ для предупрежденія столкновенія съ мѣстными властями и для возможности продать забранный призъ, на немъ не мѣшало бы поднять, русскій военный флагъ, такъ какъ продажа въ нейтральномъ порту военнаго судна воюющаго государства должна быть, во всякомъ случаѣ, скорѣе разрѣшена, чѣмъ купеческаго приза. Такимъ разрѣшеніемъ надлежащее нейтральное государство нитолько не можетъ быть упрекаемо въ поддержкѣ воюющаго, но на оборотъ въ желаніи оказать возможное содѣйствіе къ уменьшенію числа военныхъ судовъ воюющаго, и слѣд. и уменьшенія его боевой силы.

XX.

Нѣсколько случаевъ столкновенія командировъ русскихъ военныхъ судовъ съ мѣстными иностранными властями (1).

I. Въ 1878 году на клиперѣ «Крейсеръ» былъ взятъ изъ Нью-Іорка содержатель офицерской каютъ-кампаніи. Такъ какъ офицеры были недовольны этимъ лицомъ за плохое исполненіе своихъ обязанностей, то его и разсчитали въ первомъ порту—С.-Франциско. Содержатель же, желая содрать съ офицеровъ «Крейсера» лишній кушъ денегъ, имѣлъ наглость обратиться, въ качествѣ американскаго подданнаго, въ мѣстный судъ съ жалобою на командира «Крейсера». *На послѣдній явились представители американской полиціи съ требованіемъ немедленно разсчитать бывшаго содержателя, и, послѣ долгихъ объясненій, командиръ* «Крейсера» долженъ былъ поѣхать вмѣстѣ съ однимъ изъ своихъ офицеровъ на берегъ, гдѣ дѣло было улажено при посредствѣ русскаго консула.

Не станемъ описывать всѣ детали этого вопіющаго дѣла, но одного мы никакъ понять не можемъ: какимъ образомъ американская полиція имѣла смѣлость (не скажу больше) явиться на военное судно, пользующееся вездѣ экстерриторіальностью, и сдѣлать такія дерзкія предложенія русскимъ офицерамъ? Да наконецъ развѣ подобныя дѣла могутъ рѣшаться мѣстною полиціею и въ мѣстныхъ судахъ? Согласно обще-принятому обычаю, всѣ столкновенія подобнаго рода должны быть непремѣнно дѣломъ дипломатической переписки и трудно допустить, чтобы амери-

(1) Хотя это приложеніе и должно быть однимъ изъ самыхъ важныхъ, но имѣя въ виду, что въ Мор. Министерствѣ предполагается въ настоящее время разработать весьма подробную инструкцію командирамъ нашихъ военныхъ судовъ, въ которой будутъ перечислены всѣ болѣе или менѣе извѣстныя и выдающіяся столкновенія нашихъ военныхъ судовъ съ мѣстными иностранными властями, мы для сбереженія времени и мѣста позволяемъ себѣ только привести настоящія три случая.

канцы думали иначе. Самая же главная ошибка въ этомъ дѣлѣ та, что командиръ «Крейсера» рѣшился *отправиться вмѣстѣ съ мѣстными властями на берегъ*. По нашему мнѣнію, этимъ властямъ надобно было немедленно *предложить оставить «Крейсеръ», указавъ имъ, что съ подобными требованіями слѣдуетъ обратиться къ русскому консулу, посланнику* или же непосредственно въ Морское Министерство, въ С.-Петербургъ.

II. $^{10}/_{22}$ Января 1878 года командиръ клипера «Всадникъ» имѣлъ также весьма непріятное столкновеніе съ мѣстными властями г. Бомбей, вслѣдствіе желанія похоронить тамъ тѣло матроса Козлова, умершаго отъ ушиба при паденіи съ топа мачты. *Мѣстныя власти не хотѣли допустить похоронъ этого матроса безъ подробнаго изслѣдованія причины его смерти*. Когда же они узнали, что матросъ умеръ отъ ушиба, то на берегу было ими назначено особое жюри, которое имѣло крайне непріятныя и обидныя для чести русскаго флага объясненія съ командиромъ клипера «Всадникъ». Надобно только удивляться, какъ командиръ «Всадника» не могъ отстоять своей экстерриторіальности? *Если же всѣ разумныя предложенія и протесты казались англичанамъ не вполнѣ убѣдительными, но не лучше ли было бы немедленно выйти въ море и предать тѣло матроса Козлова морю, внѣ границъ территоріальныхъ водъ*?

III. Въ 1878 году клиперъ «Крейсеръ» былъ нашимъ адмираломъ оставленъ въ Нагасаки до окончанія рѣшенія мѣстнаго консульскаго суда по дѣлу о нанесеніи раны на берегу американскимъ матросомъ Webb (¹), служившимъ на военной шхунѣ «Ranger», нашему квартирмейстеру съ клипера «Крейсеръ» Кашину, послѣдствіемъ которой была смерть Кашина.

(¹) Хотя это приложеніе не можетъ считаться столкновеніемъ командировъ нашихъ военныхъ судовъ съ мѣстными иностранными властями, но оно приводится нами только для того, чтобы показать контрастъ между поступкомъ тѣхъ же американцевъ по дѣлу содержателя съ «Крейсера» въ Санъ-Франциско и настоящимъ случаемъ. Надобно полагать, что первое грубое нарушеніе экстерриторіальности иностраннаго военнаго корабля было ни болѣе, какъ слѣдствіе невѣжества мѣстной полиціи въ Санъ-Франциско.

Такое направленіе это дѣло приняло потому, что по американскимъ законамъ всякое преступленіе американцевъ въ Японіи и Китаѣ подлежитъ юрисдикціи мѣстнаго консульскаго суда. Впрочемъ къ чести мѣстнаго суда слѣдуетъ сказать, что онъ вполнѣ удовлетворилъ русскихъ, такъ какъ матросъ Webb былъ приговоренъ къ смертной казни чрезъ повѣшеніе; однако наказаніе это, вслѣдствіе ходатайства нашего адмирала, не было приведено въ исполненіе и было замѣнено работой въ рудникахъ.

Заключеніе.

Вышеизложенные и имъ подобные случаи, показывающіе въ какое непріятное положеніе командиры нашихъ русскихъ военныхъ судовъ могутъ быть поставлены,—невольно наводятъ на мысль о необходимости имѣть офиціальное руководство морскаго международнаго права. Отсутствіе такого руководства уже не разъ давало весьма печальные результаты для чести нашего флага заграницей. Главная его цѣль должна преимущественно состоять въ томъ, чтобы командиры и офицеры нашихъ военныхъ судовъ имѣли руководящую нить касательно тѣхъ правъ и преимуществъ, которыми они и ихъ корабль пользуются въ иностранныхъ водахъ. На всѣ возможные случаи должны быть даны самые положительныя инструкціи, недопускающія никакого сомнѣнія и колебанія относительно образа дѣйствія. Даже въ самыхъ неразработанныхъ и неустановившихся еще принципахъ предпочтительнѣе разработать государственную точку зрѣнія, чѣмъ ссылаться на «силу обычая и авторитеты международнаго права», такъ какъ ничего нѣтъ растяжимѣе этихъ словъ. И въ самомъ дѣлѣ, исторія морскаго международнаго права указываетъ намъ на столько противорѣчивыхъ мнѣній авторитетовъ этой науки, что даже глубокому знатоку этой отрасли морскаго дѣла трудно справиться съ ними.

Не подлежитъ сомнѣнію, что составленіе подобнаго русскаго оффиціанальнаго руководства по морскому международному праву потребуетъ много труда и времени; помимо изученія иностран-

ныхъ сочиненій, необходимо будетъ подробное изслѣдованіе трактатовъ, заключенныхъ Россіей въ разное время по морскимъ вопросамъ, изученіе различныхъ случаевъ практическаго примѣненія этихъ вопросовъ нашими офицерами за границей и нашимъ высшимъ морскимъ начальствомъ во внутреннихъ водахъ относительно иностранныхъ судовъ и, наконецъ, подробное изученіе исторіи русскаго флота и всѣхъ нашихъ выдающихся случаевъ столкновенія съ иностранцами (cause célebres).



ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

ПЕРВОЙ ЧАСТИ.

А.

Б.

В.

Г.

Д.

E.

З.

И.

I.

(*) По французскимъ законамъ измѣненіе названій судовъ безусловно воспрещается.

К.

Л.

М.

Р.

С.

(*) Въ дополненіе къ объясненію главнаго различія между репрессаліями и реторсіею мы считаемъ своею обязанностью познакомить читателя также со взлядомъ Гефтера, который находитъ, что цѣль второй есть устраненіе неравенства (jus utaquum), тогда какъ первая направляется противъ неправа (injustitia). Этимъ путемъ она заставляетъ противную сторону чувствовать на самой себѣ эгоизмъ и исключительность собственыхъ дѣйствій. Примѣромъ реторсіи можетъ служить распоряженіе нашего правительства «о недопущеніи въ Имперію румунскихъ евреевъ, не имѣющихъ достаточныхъ средствъ къ существованію»,— мѣра, признанная необходимою вслѣдствіе сдѣланнаго румунскимъ правительствомъ распоряженія о недопущеніи въ Румунію неимѣющихъ средствъ къ жизни евреевъ изъ Россіи. (Высочайшее повелѣніе отъ 23 Марта 1879 г.)

Реторсія можетъ имѣть мѣсто не только въ томъ случаѣ, когда правительство уже примѣнило какой-либо вредный для другого государства принципъ, но и когда оно только санкціонировало его. Тѣмъ не менѣе, простое различіе въ законахъ двухъ государствъ, случайно исключающее иностранныхъ подданныхъ отъ извѣстнымъ выгодъ, которыми они пользуются въ своемъ отечествѣ, никогда не можетъ оправдывать реторсіи, если только эти законы прямо не направлены противъ иностранныхъ подданныхъ. Такъ напр., очевидно, что поводомъ къ реторсіи не можетъ служить установленіе законами извѣстнаго государства особыхъ формъ и порядковъ наслѣдованія, отличныхъ отъ тѣхъ, какіе приняты въ другихъ государствахъ.

Впрочемъ реторсія, по существу своему, есть политическая мѣра, которой ни должностныя, ни частныя лица не могутъ воспользоваться иначе, какъ съ разрѣшенія своего правительства, даннаго въ законной формѣ и съ опредѣленіемъ способа и условій ея примѣненія, а также лицъ въ пользу которыхъ она устанавливается. Особыя правила, касающіяся этого предмета, относятся къ области внутренняго государственнаго права.

Если обстоятельства не позволяютъ принять противъ иностраннаго государства вполнѣ тождественныхъ мѣръ и относительно тѣхъ же самыхъ предметовъ, то реторсія можетъ быть примѣнена по аналогіи и согласно даннымъ условіямъ. Такъ напр., если бы торговля одной страны была отягощена въ другой чрезмѣрно высокими пошлинами или встрѣчала какія-либо иныя большія затрудненія, то потерпѣвшее государство имѣло бы право отвѣтить на это обложеніемъ сходныхъ предметовъ своего противника такими же высокими пошлинами. *Прим. пер.*

Т.

У.

Ф.

Ц.

Ч.

Ш.

Э.

Ю.

(*) Въ 1799 году нашъ адмиралъ Крузе получилъ приказаніе арестовать всѣ корабли, принадлежавшіе Гамбургскимъ жителямъ и стоявшіе въ то время въ Кронштадтѣ. (См. Мор. Сб. 1856 г. № 6. Отд. Уч. Литер. Стр. 270).

Я.

ОПЕЧАТКИ И ПРОПУСКИ.

Стр.	*Строка:*	*Напечатано:*	*Слѣдуетъ:*
22	6 снизу.	трактактахъ	трактатахъ
24	17 сверху.	(см. приложеніе X.	см. прил. I. a, ч. II.
24	3 снизу.	существуетъ явная опасность чрезъ распоряженіе и пр.	существуетъ явная опасность по расположенію стоящихъ и въ близости раставленныхъ судовъ атакующей его державы. (Подлинный текстъ см. въ приложеніи IV, ч. II).
32	19 сверху.	каролева	королева
33	11 снизу.	suni	sani
39	16 сверху.	Albericus Gentilis	Albericus Gentilis
41	17 сверху.	конкун—	конку—
41	3 снизу.	мы узнаемъ что и	мы узнаемъ, что
47	5 сверху.	необхдимостью	необходимостью
58	19 сверху.	трактами	трактатами. [По русскимъ законамъ граница территоріальнаго моря простирается отъ берега въ море только на 3 морскихъ мили].
61	3 снизу.	прииаджать	принадлежать
65	8 снизу.	Въ дополненіе	[Въ дополненіе
75	13 сверху.	считаться, вышедшимъ	считаться вышедшимъ
93	9 сверху.	трауеръ	трауръ.
94	9 снизу.	какъ всѣми послан-	какъ надъ зданіями всѣхъ послан-
98	2 сверху.	послѣнія.	послѣднія
99	9 снизу.	Національность предсѣдателя и пр.	Національность членовъ правленія
115	16 снизу.	Елалина	Елагина
120	9 сверху.	Въ заключеніе	[Въ заключеніе
121	11 сверху.	приложеніе книги	приложеніе книги]

Стр.	*Строка:*	*Напечатано:*	*Слѣдуетъ:*
122	1 снизу.	verwendet und	verwendet und von Seeoffizieren befehligt werden, führen die National — Rondes—und Commando—Abzeichen, wie die K. K. Kriegsschiffe.
126	5 снизу.	against	against
128	2 сверху.	море	морѣ
131	8 сверху.	und	un
131	6 снизу.	право ихъ суда	право суда надъ ними
134	15 сверху.	свою законную ратификацію	свою ратификацію
136	13 и 14 св.	Прусская же точка зрѣнія была того мнѣнія, что	Съ прусской же точки зрѣнія
139	21 сверху.	selui	celui
140	10 сверху.	qn'il	qu'il
140	5 снизу.	jurisprudense	jurisprudence
142	13 снизу.	vorcom-	vorkom-
144	14 сверху.	юридическая	судебная
144	18 сверху.	консульскій законъ	консульскій уставъ
144	21 сверху.	юридическую	судебную
148	13 снизу.	Пусскаго	Прусскаго
162	6 сверху.	правивельству	правительству
162	9 снизу.	пречесть	прочесть
163	12 снизу.	уложеніе о преступленіяхъ и наказаніяхъ;	уложеніе о наказаніяхъ;
170	12 сверху.	lsaves	slaves
170	6 снизу.	не можетъ признать	не можетъ отрицать
197	13 сверху.	подъ защитою	подъ защитою и управленіемъ
199	14 сверху.	боцманомъ	лодочникомъ
205	3 сверху.	подобное право	подобнаго права
222	5 сверху.	Fermando	Fernando
225	5 сверху.	Такіе договоры	[Такіе договоры
226	10 снизу.	разбойничье племя	разбойничье общество
237	14 снизу.	нашъ законъ безъ корыстной цѣли	безъ корыстной цѣли нашъ законъ
238	10 снизу.	послѣдними судами	послѣдними и судами
249	5 снизу.	ни	не
258	11 сверху.	kaiserlcen	kaiserichen
287	1 снизу.	репрессаліями	реторсіями
302	10 снизу.	въ овладеніи	въ овладѣніи
309	4 сверху.	молчанія	молчаніе
375	12 снизу.	Staatedpraxis	Staatenpraxis
385	3 сверху.	въ послѣднее время	въ послѣднее время служатъ
388	12 сверху.	Гамбургъ на Эльбѣ	Гамбургъ на Эльбѣ, порта Сибири и Батумъ
390	3 снизу.	обзянности	обязанности

Стр.	*Строка:*	*Напечатано:*	*Слѣдуетъ:*
400	9 снизу.	рататорской	раторской
400	2 снизу.	вице-косуловъ	вице-консуловъ
433	9 снизу.	землдѣльскихъ	землдѣльческихъ
433	3 снизу.	тоннъ	бочекъ
449	15 сверху.	мѣстпагно	мѣстнаго
449	15 снизу.	который,	который
461	16 сверху.	сего уложенія	уложенія о наказаніяхъ
461	19 сверху.	цевъ	цемъ
483	11 снизу.	свитѣтельство	свидѣтельство
487	17 сверху.	исскуства	искусства
492	1 сверху.	тепреь	теперь
492	16 сверху.	шккпера	шкипера
496	4 снизу.	тоже число выстрѣловъ	тоже число выстрѣловъ [но не болѣе 21].
512	15 сверху.	брагородной	благородной
519	12 снизу.	1881 г. № 1	1871 г. № 1.
523	2 снизу.	Гефтора	Гефтера
536	1 снизу.	отакихъ	о такихъ







